JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 51

Samochód

30 groszy

22. września 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Baby-car w Ameryce



Wbrew dotychczasowym tendencjom Amerykanów, buduje się obecnie zamiast samochodów silnych i dużych — samochody liliputy, które łatwo można pomieścić w mieszkaniu.

Państwowy program inwestycyjno-drogowy

W ubiegłym numerze streściliśmy na tem miejscu projekt „Polskiego Funduszu Drogowego", opracowany przez cenionego dyrektora departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, pana prof. Melchiora Nestorowicza.

Dzisiaj wpływom przeciwstawiamy wydatki, t. j. streszczamy program inwestycyjny, który Ministerstwo Robót Publicznych zamierza zrealizować przy pomocy wspomnianego funduszu.

Oto jakie są zadania gospodarki drogowej, na które rząd obecnie z tytułów ustawowych i dla dobra gospodarki łożyć powinien:

I. Doprowadzenie do porządku istniejących dróg państwowych, zniszczonych wskutek działań wojennych i zdewastowanych, wskutek niedostatecznych kredytów w ostatnich latach.

Z 17 400 km dróg państwowych, zaledwie 13 200 km jest dróg z twardą nawierzchnią, reszta drogi gruntowe.

Statystyka ruchu i pomiar grubości nawierzchni przeprowadzone w 1926 roku dają nam następujące materjały faktyczne.

Dla doprowadzenia nawierzchni dróg państwowych do grubości normalnej potrzeba dostarczyć 5 340 000 m³ materjału kamiennego; uzupełnienie grubości nawierzchni należy rozłożyć przynajmniej na lat dziesięć: przeważnie nawierzchnia państwowych dróg bitych ma niedostateczną grubość tam, gdzie kamień jest stosunkowo drogi; przyjmując przeciętny koszt dostarczenia, potłuczenia i zużycia (rozsypania i uwałowania po ewentualnej rekonstrukcji jezdni) na 20 zł, otrzymamy koszt brakującego w nawierzchni dróg państwowych materjału 5 340 000 × 20 = 106 800 000 zł, co wyniesie rocznie w ciągu pierwszych dziesięciu lat po 10,7 miljonów złotych.

Niezależnie od uzupełnienia do normalnej grubości nawierzchni dróg bitych należy odcinki dróg pod wielkiemi miastami, na których odbywa się intensywny ruch podmiejski przebudować na odcinki z nawierzchnią przystosowaną do wymagań tego ruchu. Ogólną długość odcinków dróg państwowych pod większemi miastami, wymagających zastosowania innych nawierzchni, niż obecna, w przybliżeniu można przyjąć na 1 200 km.

Na odcinkach tych należy zastosować bruki ulepszone, kostkowe nawierzchnie bitumiczne (beton asfaltowy, komdrobit, termakadam) i t. p.

Koszt 1 km takiej nawierzchni przeciętnie wynosi wraz z jednoczesnem uporządkowaniem drogi przeciętnie 120 000 zł. Ogólny koszt wyniesie 144 000 000 zł.

Roboty te, mimo, że potrzeba ich jest nader paląca ze względu na zapewnienie wielkim miastom sprawnej komunikacji, należy rozłożyć przynajmniej na 10 lat; wydatek roczny z tego tytułu wyniesie więc 14,4 miljonów złotych.

Ze względu na rozwijający się ruch samochodowy na niektórych odcinkach już obecnie staje się niecelowem i pod względem technicznym nonsensem utrzymanie dróg w sposób dotychczasowy; pogrubione w roku bieżącym kilometry i doprowadzone do porządku pod wpływem destrukcyjnego działania ruchu samochodowego w następnym roku literalnie i doszczętnie rozsypują się; dobrym przykładem takiego niszczącego działania może służyć odcinek drogi Warszawa — Radom, tak często figurujący na łamach prasy codziennej.

Zachodzi więc już teraz pilna i nieodzowna potrzeba smołowania tych odcinków dróg państwowych, na których rozwinięty ruch samochodowy zmusza do tego.

Wystarczy tu wymienić takie odcinki, jak Warszawa — Kraków — Zakopane. Warszawa — Poznań, Łowicz — Łódź — Kalisz, Toruń — Poznań, Chojnice — Tczew, Gdańsk — Gdynia — Puck, Warszawa — Pułtusk, Warszawa — Siedlce, Lwów — Drohobycz, Kraków — Lwów i t. d.

Ze względów oszczędnościowych należy więc już teraz przystąpić do smołowania odcinków, wymagających tego i stopniowo smołować te odcinki, które w najbliższej przyszłości będą wymagały zabezpieczenia od niszczącego działania ruchu samochodowego

Ogólną ilość odcinków dróg państwowych, które w najbliższe 10 lat winny być wysmołowane w przybliżeniu można określić na 7 500 km, t. j. należy rocznie wykonać smołowanie na 750 km. Koszt smołowania 1 km pierwszy raz wynosi 6 000—7 000 zł. Wydatek roczny na smołowanie pierwszy raz po 750 km wyniesie 750 × 6 000 = 4 500 000 zł; późniejsze smołowanie tańsze (5 000 na 1 km) odniesionoby na koszt normalnego utrzymania dróg.

Same więc meljoracje dróg państwowych w ciągu I-go dziesięciolecia kosztować będą rocznie: 1) uzupełnienie grubości nawierzchni 10,7 miljonów zł; 2) przebudowa odcinków podmiejskich 14,4 miljonów zł; 3) smołowanie 4,5 miljonów zł; razem 29,6 miljonów zł.

Do kosztów tych oczywiście dojdą wydatki na zwykłe utrzymanie dróg. Wysokość kosztów ze względu na to, że roczne uzupełnienie ścieranego przez ruch materjału według rezultatów badań statystycznych z 1926 r. wynosi na drogach państwowych około 1 200 000 m³ materjału kamiennego, stanowi około 20 400 000 zł przy przeciętnej cenie 17 zł za 1 m³ tłuczenia. Oprócz jednak kosztu nabycia materjału kamiennego, potrzebnego do należytej konserwacji dróg, t. j. 1 500 zł na kilometr drogi państwowej, trzeba dodać koszty zużycia tego materjału, koszty innych robót konserwacyjnych oraz koszty utrzymania służby drogowej; te dodatkowe koszty wyniosą około 800 zł na km, czyli ogółem 13 200×800 = 10 560 000 zł rocznie na całą sieć dróg państwowych.

Poza tem należy dodać tu koszty odnawiania smołowania, co czyni się z początku co rok, a po kilku latach można wykonywać co 2 lata na mniej ożywionych odcinkach. W ciągu I-go dziesięciolecia będziemy mieć przeciętnie po 3 000 km do smołowania powtórnego. Przyjmując koszt 1 km — 4 500 zł otrzymamy koszt roczny 10 500 000 zł. Ogólny koszt utrzymania dróg państwowych przy długości 13 200 km wyniesie rocznie w ciągu I-go dziesięciolecia:

a) kamień	20 400 000 zł
b) robocizna i służba drogowa	10 560 000 „
c) utrzymanie odcinków smołowanych	10 500 000 „
razem:	41 460 000 zł

II. Polski Kongres Drogowy



W ubiegłym tygodniu odbył się w Poznaniu ogólno-polski Kongres inżynierów drogowych, który zajmował się samą kwestją odbudowy i rozszerzenia sieci dróg polskich. Na rycinie widzimy uczestników Kongresu przed Collegium Minus w Poznaniu. Fot. „Ilustracja Prasy"

Suma ta wobec niezbędności pobudowania w pierwszem dziesięcioleciu 4 200 dróg państwowych gruntowych, które mimo, że są magistralnemi linjami komunikacyjnemi, dotychczas nie mają twardej nawierzchni, stopniowo będzie się zwiększać i wynosić będzie przeciętnie rocznie 41 460 000 + 4200/2 (1500 + 800) = 41 460 000+4 830 000 = 46,3 milj. zł; licząc się ze stopniowem podrożeniem materjałów drogowych, wynikającem z powodu wyczerpywania się kamienia narzutowego, grającego bardzo poważną rolę w utrzymaniu dróg i koniecznością stosowania innych droższych materjałów, sumę tę należałoby zaokrąglić do wysokości 55 000 000 zł.

II. Drugie zadanie gospodarki na drogach państwowych: przebudowa drewnianych prowizorycznych mostów na mosty stałe żelazne, betonowe lub żelazobetonowe.

Na drogach państwowych mamy około 160 kilometrów mostów większych i 192 kilometry mostków małych i przepustów.

Mosty te winny być przebudowane na mosty stałe ze względu na wielkie koszty utrzymania mostów drewnianych.

Naturalnie przebudowa tych mostów winna być rozłożona na czas dłuższy — na lat dwadzieścia — ze względu na koszty i brak sił technicznych i materjałów.

Rocznie więc należy na drogach państwowych budować: większych mostów 8 km, małych mostów 9,6 km.

Przyjmując przeciętny koszt budowy 1 m bieżącego mostów większych — stosownie do cen, jakie się w ostatnich czasach ustaliły po 4 000 zł, a małych — 2 500 zł, otrzymamy, że wydatek za przebudowę mostów na mosty stałe w ciągu 20 lat będzie wynosić rocznie: 8 000×4 000+9 600×2 500 = 56 000 000 zł.

III. Trzecie zadanie gospodarki drogowej jest to uzupełnienie sieci dróg państwowych z twardą nawierzchną przez pobudowanie 4 200 km dróg państwowych bitych, które obecnie wprawdzie należą do kategorji dróg państwowych, jednak nie mają twardej nawierzchni. Zadanie to jest konieczne zarówno ze względów komunikacyjnych, jak politycznych, administracyjnych i strategicznych, ponieważ drogi te przeważnie znajdują się na terenie województw wschodnich.

Odkładanie tego zadania będzie bardzo drogo kosztować państwo pod każdym względem.

Koszt pobudowania tych 4 200 km, licząc przeciętnie po 60 000 na kilometr, wyniesie 4 200×60 000 = 252 000 000 zł. Budowa sieci dróg państwowych jest zadaniem, które powinno być wykonane w czasie możliwie krótkim. Okres 10 lat jest tu wskazany. Wydatek roczny na budową dróg państwowych wynosiłby 252/10 = 25,2 miljonów zł.

IV. Następnem zadaniem, jakie stanęłoby przed funduszem drogowym — byłaby pomoc materjalna w prowadzeniu przez samorządy gospodarki drogowej w zakresie im zleconym, w tych wypadkach, gdy zadania tej gospodarki przerastają siły samorządów, a wykonanie ich leży w interesie państwowym.

Pomoc państwa dla samorządów w gospodarce drogowej winna iść w następujących kierunkach:

1) przez udzielanie zapomóg na utrzymanie dróg bitych samorządowych, a przedewszystkiem tych, które mają większe znaczenie komunikacyjne; są to przedewszystkiem drogi wojewódzkie;

2) przez udzielanie zapomóg na budowę stałych mostów na drogach samorządowych;

3) przez udzielanie zapomóg na budowę ważniejszych dróg samorządowych, mających ogólne znaczenie.

Skalę niezbędnej dla samorządów pomocy można zakreślić po nakreśleniu programu działalności samorządów w zakresie gospodarki drogowej.

Co do utrzymania istniejących dróg bitych samorządowych program, jaki powinien być wytknięty w tym kierunku, winien być identyczny z programem utrzymania dróg państwowych; więc przedewszystkiem zniszczone skutkiem działań wojennych lub zaniedbane z powodu długotrwałej wojny europejskiej lub z powodu inflacji odcinki dróg samorządowych winny być doprowadzone do porządku, odcinki podmiejskie pod wielkiemi miastami z intensywnym ruchem powinny otrzymać odpowiednią nawierzchnię, odcinki z większym ruchem, winny być zasmołowane, a cała sieć winna być utrzymana systematycznie i starannie. Dróg samorządowych z twardą nawierzchnią jest:

wojewódzkich około	. .	9 800 km
powiatowych „	. .	17 300 „
gminnych „	. .	4 200 „
	razem:	31 300 km

Doprowadzenie do stanu dobrego w ciągu 10 lat i utrzymywania w takim stanie, aby drogi te nie niszczały, wymaga dużych wkładów w ciągu dziesięciu lat.

Wkłady na doprowadzenie tych dróg do stanu znośnego i dobre ich utrzymywanie oznaczyćby można na zasadzie praktyki na 1 500 do 2 500 zł na 1 km rocznie, przeciętnie 2 000 złotych na kilometr rocznie, co wyniesie rocznie 31 300×2 000 = 62 600 000 zł.

W wielu wypadkach wydatki te przerastają możność poszczególnych samorządów, z drugiej strony w wielu wypadkach względy państwowe zmuszą do udzielenia samorządom zapomóg na utrzymanie tych lub innych dróg.

Gdyby przeciętnie rząd przychodził samorządom tylko z 20% zapomogą na utrzymanie dróg samorządowych, wymagałoby to sumy 12 520 000 zł rocznie.

Co do budowy dróg samorządowych, program działalności samorządów jest olbrzymi.

Aby doprowadzić gęstość sieci dróg z twardą nawierzchnią do takiej gęstości na terenie całej Rzeczypospolitej z wyjątkiem 4 województw wschodnich, jaka była przed wojną w Prusach, t. j. do gęstości 0,345 km/km², a na terenie 4 województw wschodnich tylko do ⅓ tej gęstości, t. j. do 0,115 km/km², trzebaby wybudować około 60 000 km nowych dróg z twardą nawierzchnią; ponieważ na rząd (drogi państwowe) przypada 4 200 km, więc na samorząd wypada około 56 000 km.

Taki program budowy dróg nie jest zbyt obszerny, jeżeli się zważy, że gęstość dróg z twardą nawierzchnią w Prusach przedwojennych (0,345 km./km.²) jest stosunkowo mała w porównaniu z gęstością dróg z twardą nawierzchnią w całych Niemczech przedwojennych (0,486 km./km.²), a we Francji wynosi przeszło 1 km. na 1 km².

Wśród tych 56 000 km. dróg samorządowych, które trzeba zbudować, jest około 4 tysiące dróg wojewódzkich oraz 18 100 dróg powiatowych, którym jako gruntowym, należy dać twardą nawierzchnię. Reszta drogi gminne.

Gdybyśmy program budowy dróg samorządowych tak zakreślili, aby powyższe 56 tysięcy dróg samorządowych wybudować w ciągu trzydziestu lat, wtedy na pierwsze dziesięciolecie wypadnie około 17 000 km. dróg samorządowych. Naturalnie winny to być drogi najważniejsze, a więc w pierwszej linji drogi wojewódzkie i powiatowe.

Ze względu na znaczenie tych dróg dla państwa oraz ze względu na ograniczone możności samorządu uzyskania odpowiednich środków, państwo winno przyjść z pomocą samorządom; pomoc ta w budowie dróg wojewódzkich winnaby przeciętnie dochodzić do 50 proc. kosztów budowy, na budowę dróg powiatowych 25—30 proc.; na budowę dróg gminnych zapomogi winny być wydawane tylko w wyjątkowych wypadkach — ze względu na miejscowe znaczenie dróg gminnych.

Przyjmiemy przeciętną zapomogę na budowę dróg samorządowych w ciągu pierwszego dziesięciolecia w wysokości 25 proc. kosztów budowy, wyniesie to rocznie 21,3 milj zł.

Co do budowy mostów na drogach samorządowych zadania samorządów pod tym względem wymagają największych wkładów.

Ogólna długość większych mostów wynosi na drogach wojewódzkich i powiatowych około 400 klm., a małych mostów i przepustów około 480 km. Przeważnie w 90 proc. są to mosty prowizoryczne drewniane, które winny być zastąpione stałemi.

Zadanie to ze względu na koszty należałoby rozłożyć na 30 lat, tj. budować rocznie 13 km. większych mostów stałych i 16 km. mniejszych mostów i przepustów. Wymagałoby to rocznego wydatku 13 000×4 000 + 16 000 × 2 500 = 52 000 000 + 40 000 000 = 92 000 000 zł.

W budowie mostów ze względów państwowych należy przyjść z wybitną pomocą samorządom — z większą przy budowie większych mostów, z mniejszą przy budowie mniejszych.

Pomoc rządu w pierwszym wypadku powinna przeciętnie wynosić 50 proc. kosztów budowy, w drugim 25 proc., na ten przeto cel winien rząd rocznie wykładać w ciągu 30 lat 26,0 + 10,0 = 36,0 milj. zł.

Ogółem pomoc rządu dla samorządów przy normalnym rozwoju gospodarki drogowej w zakresie wyżej zaznaczonym wyniesie:

na utrzymanie dróg	12,5	miljonów zł.
na budowę dróg	21,3	„ „
na budowę mostów	36,0	„ „

Razem: 69,8 milj. zł. rocznie.

Pomijamy dalej drobniejsze wydatki, jakie niewątpliwie czekać będą rząd w miarę rozwoju gospodarki drogowej, jak np. utworzenie kilku wielkich państwowych kamieniołomów, pobudowanie sieci klinkierni, koszt prób i studjów w zakresie techniki drogowej.

Sumując wydatki, jakie w myśl wyżej zakreślonego programu winien ponosić rząd, otrzymamy roczny wydatek:

1) Na meljorację dróg państwowych .	29,6
2) Na utrzymanie dróg państwowych .	46,3
3) Na budowę mostów na drogach państwowych	56,3
4) Na budowę dróg państwowych . .	25,2
5) Na pomoc dla samorządów . . .	69,8
Razem:	227,2

Oto strona debetowa preliminarza. Stronę kredytową przedstawiliśmy w ostatnim numerze; do następnego numeru odkładamy przeciwstawienie sobie obydwu stron preliminarza i wysnucię salda ... i wniosków.

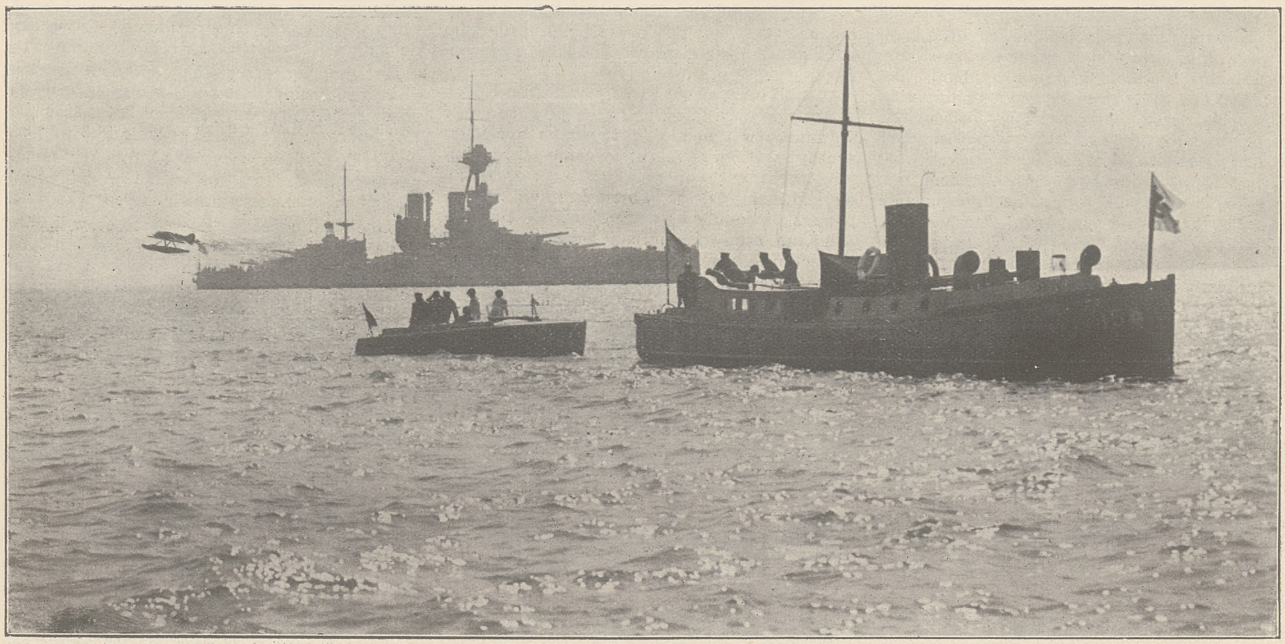
Drogi podmiejskie stolicy

(m) Niebawem nastąpi ukończenie budowy szosy z kostki kwarcytowej ze Skolimowa do Chylic (1½ km). W roku zeszłym wykonano taką szosę z Jeziorny do Skolimowa na długości 1.8 km. W przyszłym roku wykonany będzie dalszy odcinek tej szosy od Chylic do Piaseczna na przestrzeni 5 km.

W tych dniach rozpoczęte będą roboty przy budowie szosy z kostki kwarcytowej z Babic do Koczark (t. zw droga górczewska, prowadząca z Warszawy do Leszna, około 3 km). W r. zeszłym doprowadzono tę szosę do Babic.

Trwa przebudowa szosy puławskiej na szosę z kostki kwarcytowej. W r. bież. wykonany będzie odcinek od granic wielkiej Warszawy do Grabowa (około 3 km).

Nadto wykonują się roboty konserwacyjne. Dotąd rozsypano i uwalcowano kamień na 14 km takich szos. Roboty te prowadzone będą do późnej jesieni.



Nad lśniącą zatoką, na tle ogromnego pancernika mknie jak pocisk wyścigowy samolot.

ANDRZEJ TARCZYŃSKI

Z szybkością pocisku armatniego

Londyn, we wrześniu.

Puhar Schneidera, wyścig hydroplanów, „Schneider Trophy". Słowa te są u wszystkich dziś na ustach.

Siedzimy na ,lunchu" i przysłuchujemy się rozmowom przy sąsiednich stolikach. Jakiś starszy pan, o wyglądzie właściciela sklepu spożywczego jest bardzo przejęty jutrzejszym wyścigiem i opowiada sąsiadom z tajemniczą miną o nadzwyczajnych przygotowaniach, o dziwacznych maszynach, które przywieziono w zaplombowanych pudłach i o jakiejś cudownej mieszance mającej podwoić wydajność motoru. Przy dalszym stoliku siedzi grupa młodych ludzi. Słychać urywane zdania o fenomenalnej szybkości, o niebezpieczeństwie czyhającem na uczestników i o cenach postoju dla motocykli. Obok jacyś starsi panowie robią zakład o 10 szylingów. Nie możemy dokładnie zrozumieć, co który z nich twierdzi, lecz wciąż powtarzane słowa „Schneider, Schneider" są dowodem, że mowa o wyścigu.

Cały Londyn myśli dziś o tem samem. Podobnie jak wielkie Derby, rozgrywka footbalowa, lub walka uniwersytetów Cambrige i Oxford, wyścig o puhar Schneidera stał się jedną z największych sensacyj dnia. Zapomniano o polityce, o plotkach towarzyskich, o paneuropie, o bezrobociu i mówi się tylko o nowych bohaterach dnia — śmiałych lotnikach, którzy mają bronić sportowego honoru Anglji.

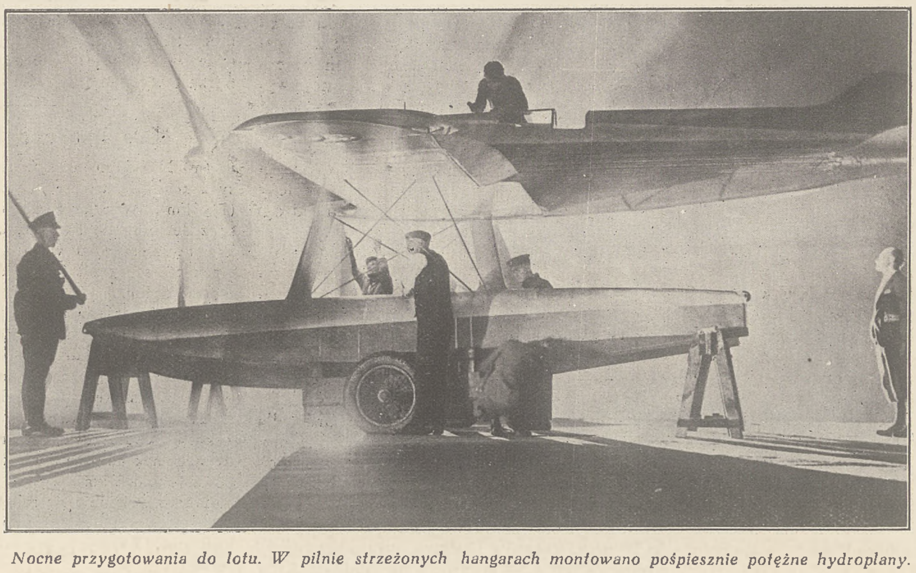
Szary ranek. Nasz samochód pędzi z zapalonemi latarniami.

Spoglądamy na niebo. Lekkie chmurki w połączeniu z różowym kolorem wschodu zwiastują piękną pogodę. Anglicy mają szczęście, myślimy sobie — w ich mglistym klimacie taka piękna pogoda z racji Schneidera, a u nas w Zakopanem lało jak z cebra w czasie ostatniego wyścigu samochodowego.

Droga staje się bardzo ożywiona. Widzimy coraz więcej samochodów, motocykli, rowerów, a nawet zwykłych furmanek. Wszyscy śpieszą na wybrzeże. Zwalniamy trochę i zaczynamy mimowoli podziwiać dyscyplinę ruchu. Nikt nie trąbi, nikt nie pędzi w szalonem tempie i nie zatarasowuje drogi. Wszyscy jadą szybko lecz prawidłowo, maszyny wolniejsze same ustępują drogi szybszym pojazdom, rowerzyści mkną gęsiego bocznemi drogami. Już w odległości kilkunastu kilometrów od wybrzeża droga staje się podobną do najruchliwszej miejskiej arterji.

Jesteśmy na miejscu. Należy coprawda przebyć jeszcze porządny kawał piechotą, gdyż wszystkie dojazdy są literalnie zapchane samochodami, tak że naszą maszynę zostawiamy w więcej oddalonem miejscu parkingowem, urządzonym ad hoc przez jedno z miejscowych towarzystw sportowych. Urzędnik, pilnujący pozostawionych samochodów, po uregulowaniu przez nas dość poważnej sumy, wystawia nam kwitek i przylepia duży numer na masce naszego motoru. Jesteśmy w ten sposób zabezpieczeni przed kradzieżą i możemy śmiało iść dalej.

Nad brzegiem morza nieprzejrzane tłumy. Każdy pagórek, każde najmniejsze wzniesienie zostało zajęte przez setki widzów, którzy rozlokowali się tam na dobrze i w oczekiwaniu początku imprezy posilają się zabranemi z domu smakołykami w postaci chleba z szynką lub pomarańczową marmeladą. Niektórzy z nich czekają już od wieczora. Uprzywilejowani mogą za pewną opłatą zająć miejsca na „trybunach", w pobliżu potężnych megafonów, gdzie po-



Nocne przygotowania do lotu. W pilnie strzeżonych hangarach montowano pośpiesznie potężne hydroplany.

odgradzano dobre miejsca sznurem i rozstawiono krzesła.

Mają przybyć książę Walji i premjer Mac Donald. Na tę chwilę z upragnieniem czekają wszyscy amatorzy fotografowie, którzy zabrali ze sobą swoje aparaty. I my zamierzaliśmy uwiecznić te dwie znakomitości wraz z ich otoczeniem, lecz nie możemy docisnąć się do drogi, którą mają przybyć ich samochody.

Megafony zaczynają warczeć. Mimowoli zwracamy uwagę na lśniącą w słońcu powierzchnię zatoki. U brzegu snują się liczne motorówki, dalej stoją statki pomocnicze i lekkie torpedowce. Na wolnej przestrzeni widać kolosalną szarą sylwetkę olbrzymiego pancernika, który wygląda jak legendarny potwór na czatach, w błękitnej mgiełce, snującej się nad zatoką. Widok rzeczywiście piękny.

Nagle tłumy ruszyły się. Słychać przeciągle „Oaa-a", wymawiane z niepowtarzalnym dla naszego gardła akcentem. Okazuje się, że wyjechały motorówki, holując wodnopłatowce na start. Czekamy cudów... Co też w ostatniej chwili wyciągnęli zawodnicy z tajemniczych skrzyń? Staramy się zapomocą dobrej lornetki zidentyfikować samoloty i... właściwie doznajemy rozczarowania, gdyż nie spostrzegamy nic „nadzwyczajnego", żadnego potwora, któryby miał latać ogonem naprzód, lub też posiadał składane skrzydła, o których opowiadano sobie uporczywie przed wyścigiem.

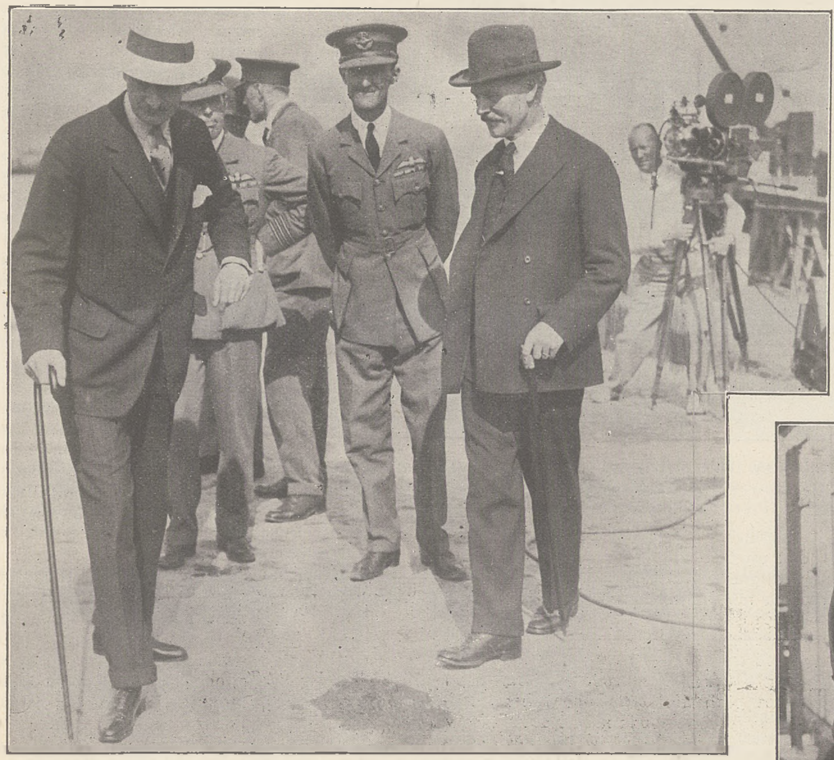
Pierwszy start. Wartoby widzieć ten moment z bliska, gdyż musi to robić ogromne wrażenie. Przez długie jeszcze chwile po oderwaniu się hydropianu od wody, nad zatoką pozostaje smuga białej mgły od wody, rozpylonej strasznym wichrem śmigi.

Samolot sunie nad horyzontem. Ciemny punkt pruje z głuchym gwizdem powietrze. Na tle ryku tysiąca koni motorowych słychać żałosne jęczenie stalowych lin i świst potężnej śmigi. Metal walczy z powietrzem. Myślimy mimowoli o potwornych siłach, działających w tym nowoczesnym pocisku z zamkniętym wewnątrz żywym człowiekiem. Przecież z taką szybkością lecą artyleryjskie granaty wyrzucane przez ciężkie moździerze. Czarny punkt znika w oddali. — Startuje i druga maszyna. Chcielibyśmy patrzeć na liczby, które wypisują na dużych, numerowanych tablicach, chcielibyśmy rozumieć co mówią megafony, lecz nie możemy oderwać oczu od ciemnych punktów, z niesamowitą szybkością płynących w powietrzu. Każdej chwili spodziewamy się katastrofy. Czy wytrzymają skrzydła, czy nie zapalą się motory, w których kompresję doprowadzono do fantastycznej ilości atmosfer.

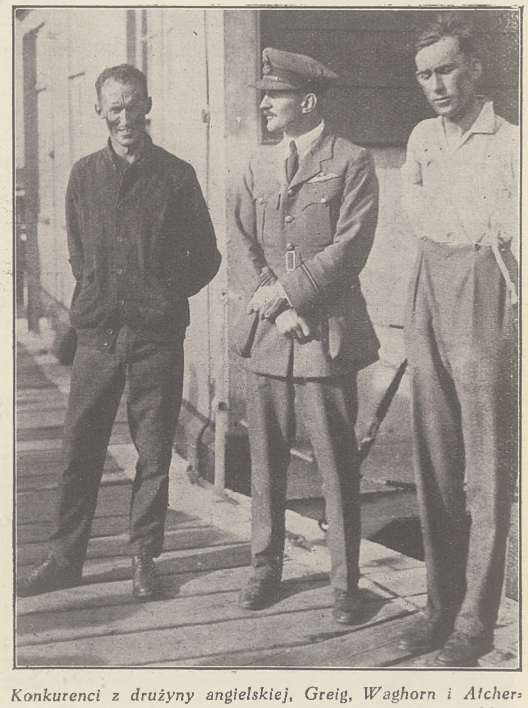
Roll Royce zwyciężają. Pozornie spokojne tłumy zaczynają entuzjazmować się, rozlegają się okrzyki, ludzie machają kapeluszami, chusteczkami, laskami, parasolami, aparaty fotograficzne trzaskają. Jakiś kiniarz pędzi ze swem ciężkiem pudłem, potyka się, pada i zaczyna komicznie taczać się po ziemi, chcąc podnieść aparat. Widok bardzo śmieszny, lecz nikt na to nie zwraca najmniejszej nawet uwa-



Tłumy ludzi z przejęciem obserwują przebieg wyścigu, zajmując prowizoryczne trybuny. W powietrzu widzimy jednego z zawodników angielskich na maszynie „Napier S 5".



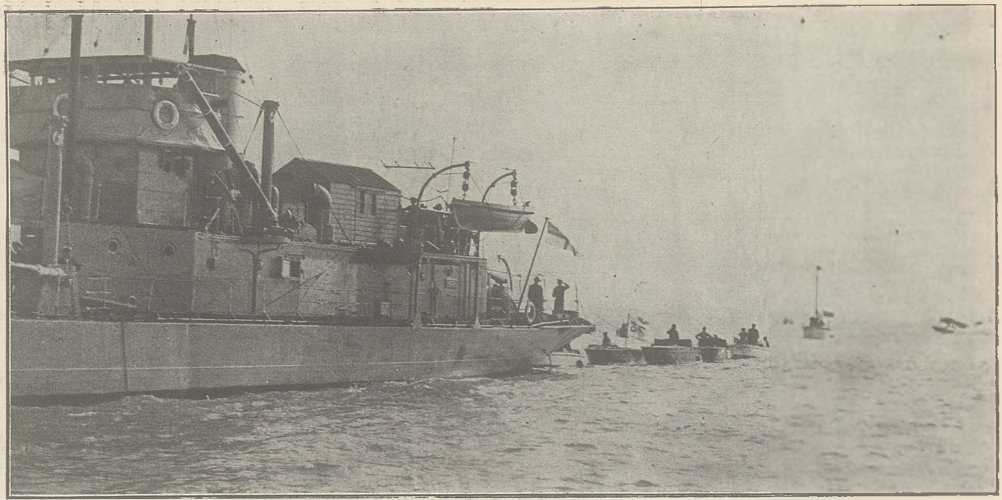
Premjer Mac Donald rozmawia z konmendantem drużyny angielskiej kap. Orliburem.



Konkurenci z drużyny angielskiej, Greig, Waghorn i Atcherley. Zwyciężył Waghorn, osiągnąwszy przeciętną szybkość 528,75 km. na godzinę.

gi, wszyscy patrzą na czarne punkty samolotów, na tablice z cyframi i słuchają megafonów.

Angielskie samoloty górą. Nie można wprawdzie przewidzieć kto zwycięży, lecz liczby wskazują że Rolls Royce rozwijają znacznie większą szybkość. Trzysta czterdzieści mil! Prawie sześćset kilometrów. Z taką szybkością można podjąć się przebycia Atlantyku w kilku godzinach. Jeżeli kiedyś w przyszłości nasze pasażerskie samoloty potrafią tak prędko latać, będziemy mogli zjeść śniadanie w Londynie, a zamówić sobie lunch w Nowym Jorku.



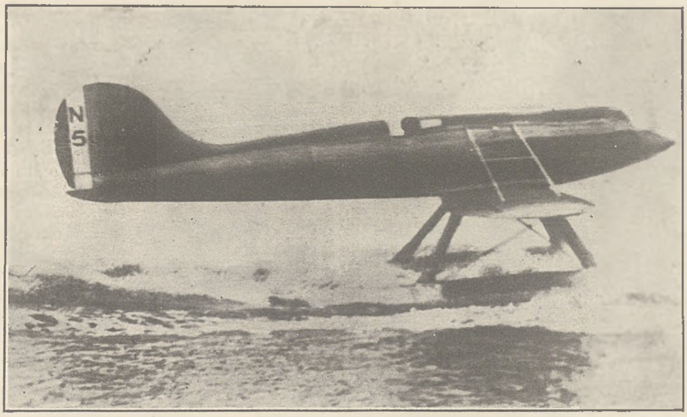
Rolls-Royce por. Waghorna jedzie za motorówką na start.

Tłumy entuzjazmują się coraz więcej. Ląduje pierwszy samolot. Jest to jeden z najniebezpieczniejszych momentów całego wyścigu. Jak pocisk rzucony z potężnego działa, dotyka szary cień lśniącą powierzchnię zatoki. Dwie wysokie kolumny piany unoszą się w górę. Za maszyną tworzy się obłok mgły wodnej, a motorówki jak na komendę wyruszają na miejsce lądowania, pozostawiając za sobą smugi spienionej wody. Wygląda to jak gdyby charty z bardzo długimi ogonami pędziły za jakimś potwornym zającem. Rozpędzony samolot hamuje powoli, wysoki wał wody opada i za chwilę jego cienki kadłub zaczyna wolno kołysać się na drobnej fali.

Niemilknące „hurra"!

W powietrzu widać kapelusze, laski, parasole a przeraźliwy głos megafonów niknie w potężnym ryku tłumu. Tak, rzeczywiście, miljon ludzi, zebranych nad brzegami zatoki może głośniej krzyczeć niż najpotężniejsze megafony i motory lotnicze. —

Wreszcie wyścig kończy się. Wygrali Anglicy. Tłumy zaczynają płynąć ku drogom. Warczą samochody i strzelają motocykle, ryczą megafony, powtarzając wciąż rezultaty ostatniego obliczenia. Dowiadujemy się, że zwyciężył por. Waghorn, a jego najgroźniejszy konkurent D'Arcy Greig, mimo większej szybkości został zdyskwalifikowany z powodu nieprawidłowego okrażenia boji, wyznaczającej trasę lotu. Włosi przegrali, gdyż musieli latać na starych maszynach. Przywiezione przez nich tajemnicze potwory z dwoma motorami, kurtyzowanemi kadłubami i sterami na długich drągach na wzór przedwojennych Farmanów, zawiodły zupełnie, zabrakło bowiem czasu na dostateczne ich wypróbowanie i oblatanie.



Start! Samolot zanim się uniesie w powietrze, rozwija szybkość przeszło 300 km. na godz.

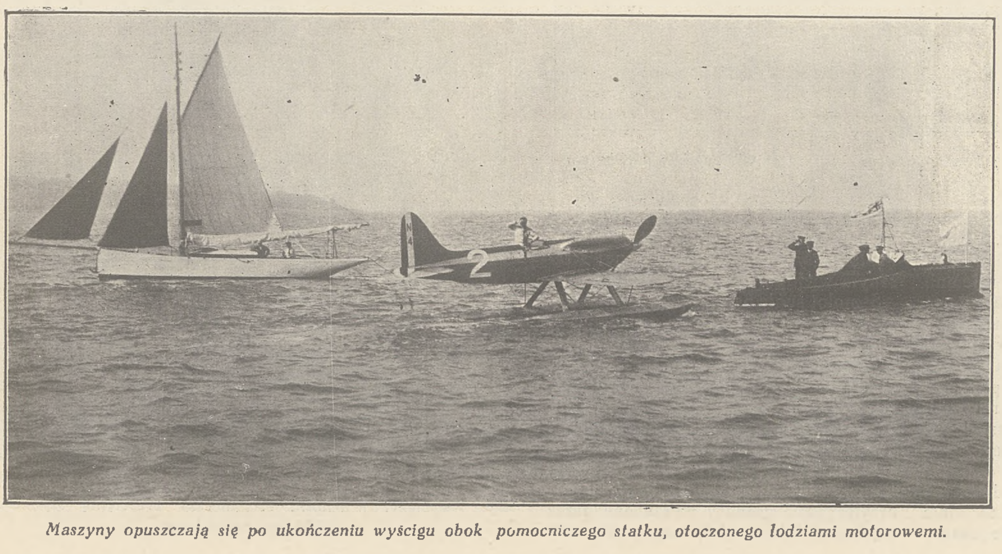
Właściwie wyścig sam trwał zaledwie kilkanaście minut. Start, kilka okrążeń z szybkością prawie dwustu metrów na sekundę i lądowanie. Ile jednakże zdobycie puharu Schneidera pochłonęło pieniędzy i pracy, wykażą późniejsze obliczenia. Osoby kompetentne twierdzą, że Anglja wydała na przygotowania przeszło 500 000 funtów, które, przetłumaczone na polskie, wynoszą około 21 i pół miljona złotych. Ładna suma!

Przed wojną o puhar Schneidera walczyły fabryki samolotów, dziś są one za biedne na to, miejsce ich zajęły państwa, przyczem w r. 1927 postanowiono, że ze względu na wysokie koszty oraz konieczność przeprowadzania długich i żmudnych prób, wyścig ma się odbywać już nie corocznie, lecz tylko co dwa lata.

Wracając do Londynu, przebijaliśmy się cierpliwie przez tłumy ludzi i gęste kłęby wyziewów samochodowych. W tłumie było głośno i gwarno. Czy rozmawiano o odbytym codopiero konkursie? Ani im się śniło. Puhar zdobyła Anglja, a więc all right. Niema się nad czem więcej zastanawiać.

Przez całe stopięćdziesiąt kilometrów drogi powrotnej do Londynu natłok na szosie niewiele się zmniejszył. Przez cały czas jechaliśmy w kurzu i tłoku. I pomyśleć, że w dniu tym wyglądały nie inaczej wszystkie drogi w całej południowej części Królestwa Angielskiego.

Późnym wieczorem na temat wyścigu długie jeszcze prowadziliśmy rozmowy przy szklance whisky and soda w małej knajpce na Trafalgar Square.

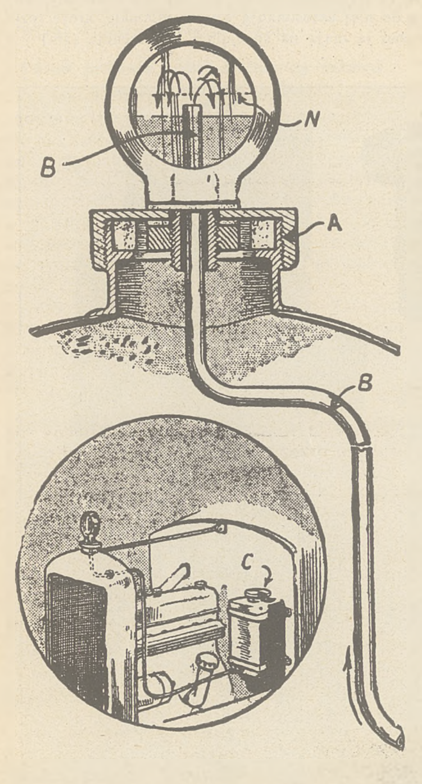


Maszyny opuszczają się po ukończeniu wyścigu obok pomocniczego statku, otoczonego łodziami motorowemi.

Nowe przyrządy pomocnicze

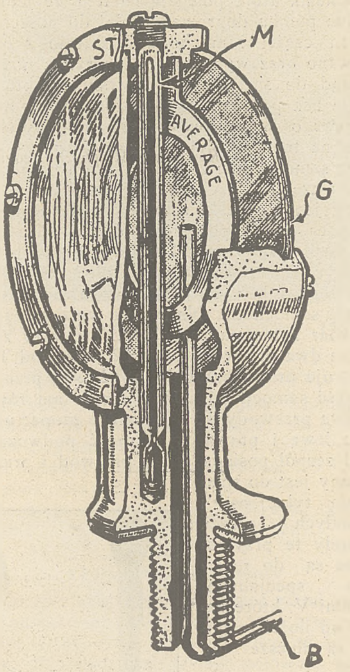
Przyrząd inżyniera Rose'a — Samoczynny hamulec wsteczny „Noback" — Pompka akceleracyjna przy karburatorze — Centralne smarowanie podwozia

Wszystkie nowoczesne samochody, tak osobowe, jak i ciężarowe, zaopatrzone są w szereg przyrządów, zapomocą których stwierdzać możemy stan, czy to benzyny, czy też oleju i t. p. Niestety, dotąd nie było takiego przyrządu, któryby kierowcy wskazywał stan i poziom wody w chłodnicy, od czego w głównej mierze zależy sprawność silnika. Znany inżynier konstruktor angielski R. H. Rose wynalazł i skonstruował przyrząd, który umożliwia kierowcy obserwowanie poziomu wody w chłodnicy i który utrzymuje poziom tejże samoczynnie na normalnej wysokości. Z rycin widzimy, że konstrukcja tego nowego przyrządu, w który dotąd bardzo mała ilość wozów jest zaopatrzona, jest bardzo prosta. Głównym warunkiem dobrego działania tego przyrządu jest to, że musi być szczelnie na chłodnicę (w miejsce korka) nakręcony. Z przyrządu tego prowadzi rura B, która przechodzi przez chłodnicę na wylot do rezerwoaru pomocniczego C, przymocowanego do deski rozdzielczej. Rezerwoar pomocniczy posiada otwór, dzięki któremu znajdująca się w nim oraz w rurce B woda stale znajduje się pod ciśnieniem atmosferycznem. Chcąc wytłumaczyć sposób pracy tego przyrządu przyjmujemy, że silnik po dłuższej nieczynności wprowadzony został w ruch. Gorąco, promieniujące z silnika, działa na wodę która ulega zjawisku fizykalnemu i zwiększa swoją



Przyrząd inż. Rose'a wmontowany w chłodnicę. W kole: rezerwoar pomocniczy oraz jego połączenie z chłodnicą.

objętość; poziom jej unosi się ponad koniec rurki B, przez którą znowu odpływa do rezerwoaru pomocniczego C. Ruchy wody ustają z chwilą, gdy silnik zaczyna normalnie pracować. Podczas pracy silnika wypływa nadmiar wody z rezerwoaru pomocniczego do chłodnicy i odwrotnie, zależnie od spadu względnie wzniesienia jezdni lub drogi. Jeżeli np. znajdujemy się na jezdni stromo wznoszącej się, i silnik zużyć musi całą swoją siłę celem pokonania tego, a co zatem idzie, także więcej ciepła promieniuje, wówczas zwiększa się objętość wody w chłodnicy, a nadmiar jej spływa częściowo do rezerwoaru C. Pracuje silnik mniej intensywnie, wtedy spada również jego ciepłota i poziom wody w chłodnicy. To spowodowane zostaje obniżeniem ciśnienia



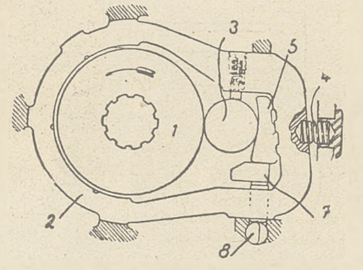
Przekrój aparatu inż. Rose'a.

w przyrządzie. Ciśnienie atmosferyczne w rezerwoarze C wywiera nacisk na wodę w nim się znajdującą, która rurką B odpływa do chłodnicy tak długo, aż poziom wody będzie normalny. Przyrząd do badania poziomu wody jest również zaopatrzony w termometr, a tylna jego ściana G oprawiona jest w szkło zabarwione tak, że kierowca w czasie jazdy może kontrolować prawidłową pracę tego przyrządu.

Przyrząd inż. Rose'a prócz wymienionych dodatnich stron posiada jeszcze liczne inne. Doświadczenia, które nad nim robiono przez dwa lata, pozwoliły stwierdzić, że można jeździć od 4 miesięcy do pół roku, zastosowując ten przyrząd na chłodnicach, nie dopełniając jej wodą. Chłodnica w tym czasokresie wykazywała prawidłową ilość wody i pracowała nadzwyczaj sprawnie. Zagotowanie się wody do chłodzenia silnika można natychmiast rozpoznać po jej silnych ruchach. Gdy silnik zostanie zgaszony, wówczas powstaje w przyrządzie tym względnie poniżej niego próżnia, i wówczas woda wypływa natychmiast z rezerwoaru pomocniczego do chłodnicy. Mamy zatem do czynienia z bardzo celowym przyrządem, który poza swoją taniością i łatwym sposobem wmontowania w chłodnicę ma jeszcze tę dodatnią stronę, że kierowca każdego czasu śledzić może poziom wody oraz jej temperaturę, a tymsamym pracę silnika.

* * *

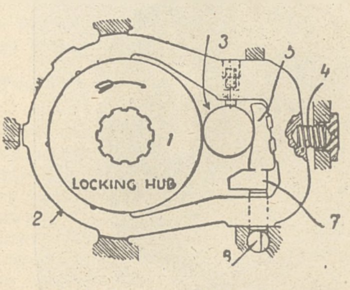
Jeżeli kierowca z jakiejkolwiek przyczyny musi zatrzymać wóz na jezdni lub drodze wznoszącej się, to hamuje on swój samochód, by zapobiec cofaniu się, obydwoma hamulcami, t. j. ręcznym i nożnym. Sposób tego hamowania jest bardzo niewygodny, szczególnie w terenie górskim. Znana firma Stutz Motor Car Co. w Indianapolis (Stany Zjedn.)



Hamulec „Noback" przy jeździe naprzód.

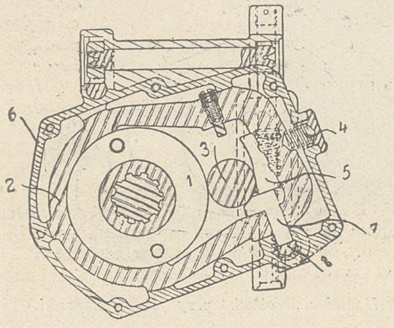
skonstruowała przyrząd, zwany „Noback", który zapobiega cofaniu się wozu z jezdni pochyłej. Przyrząd cechuje konstrukcja bardzo prosta, a jak doświadczenia wykazały, działa on nadzwyczaj sprawnie i pewnie. Składa się on z tarczy hamulczej 1, która jest przymocowana na wale głównym skrzynki biegów, bezpośrednio przed hamulcem przekładniowym. Dokoła tej tarczy znajduje się zamknięta część w postaci podkowy 2, która jest tak przymocowana do skrzynki 6, znajdującej się przy skrzynce biegów, że może się w nim przesuwać w lewo i w prawo. W skrzynce 6 znajduje się po prawej stronie sprężyna spiralna, która naciska w lewo na część podkowiastą podczas jazdy naprzód. Między nią, a tarczą hamulczą znajduje się mała wolna przestrzeń, która zapobiega tarciu. Na prawo od bębna znajduje się luźno umocowany wałek 2, a obok niego ruchoma część o kształcie klina 5, na której umocowana jest dźwignia dwuramienna, podparta z dołu o garb.

Z chwilą, kiedy wóz porusza się naprzód, niema żadnego tarcia między tarczą hamulczą 1, oraz jego oprawą podkowiastą, która w danym wypadku zostaje na prawo przesunięta przez opisaną wyżej sprężynę. Wał główny skrzynki biegów obraca się z tarczą hamulczą 1 w kierunku strzałki, a wałek 3 zostaje przez tarczę hamulczą 1 przesunięty w górę klina 5. Z chwilą, kiedy samochód na drodze pochyłej zostaje zatrzymany i zaczyna się cofać, przesuwa się wałek 3 w dół do podstawy klina 5, i przyciska ją w prawo do obracającej się, ale już w odwrotnym kierunku, tarczy hamulczej 1, przyciskając równocześnie oprawę podkowiastą tak, że ta



Hamulec „Noback" przy zatrzymaniu wozu na pochyłej drodze.

ostatnia łączy się z tarczą hamulczą 1. Tarcie, wywołane przez te dwie części, wystarcza, ażeby zapobiec cofaniu się wozu z jezdni pochyłej. Jeżeli włączamy bieg wsteczny, to równocześnie będzie się obracał garb 8, unosząc dźwignię dwuramienną 7, oraz klin 5. Dźwignia 7 i klin 5 zesuwają się w dół; w tej chwili opada wałek 3, który temsamem przestaje działać. Jeżeli wyłączymy tylny bieg, to będzie się obracał równocześnie garb 8, który ze swej strony uniesie część 7, klin 5, oraz wałek 3. Przy jeździe wprzód zajmie wałek 3 w stosunku do tarczy hamulczej pierwotne położenie.



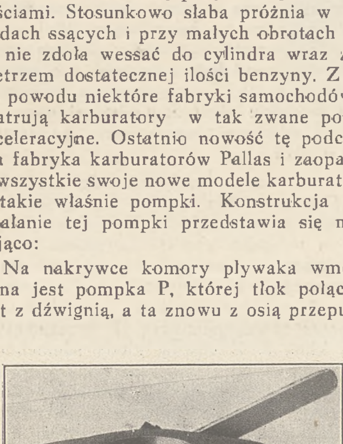
Hamulec „Noback" przy włączonym biegu wstecznym jest nieczynny.

Przyrząd „Noback" został wypróbowany, a w praktyce stwierdzono, że samochody zaopatrzone w niego, z chwilą kiedy zostaną zatrzymane na jezdni pochyłej, cofają się tylko kilka centymetrów, poczem natychmiast się zatrzymują. Dotąd w przyrząd „Noback" zaopatrzone są 6 i 8 cylindrowe samochody „Blackhawk" firmy Stutz Motor.

* * *

Zapuszczanie niektórych silników spalinowych zwłaszcza zimą połączone jest z trudnościami. Stosunkowo słaba próżnia w przewodach ssących i przy małych obrotach silnika nie zdoła wessać do cylindra wraz z powietrzem dostatecznej ilości benzyny. Z tego też powodu niektóre fabryki samochodów zaopatrują karburatory w tak zwane pompki akceleracyjne. Ostatnio nowość tę podchwyciła fabryka karburatorów Pallas i zaopatrzyła wszystkie swoje nowe modele karburatorów w takie właśnie pompki. Konstrukcja oraz działanie tej pompki przedstawia się następująco:

Na nakrywce komory pływaka wmontowana jest pompka P, której tłok połączony jest z dźwignią, a ta znowu z osią przepustnicy. Pompka przy naciśnięciu na akcelerator pompuje powietrze, które wywiera ciśnienie na powierzchnię paliwa w komorze. Dzięki zaistnieniu ciśnienia wytryska paliwo z otworów tryśnicy do komory mieszania. Cylindry otrzymują zatem silną i intensywnie rozpyloną mieszankę. Działanie pompki akceleracyjnej reguluje się automatycznie, stosownie do szybkości jazdy. Raptowne odejmowanie gazu jak również mierne i znikome dodawanie nie ma najmniejszego wpływu na jej normalną pracę. Tymsamem więc oddaje ona wielkie przysługi przy zapuszczaniu silnika, a przedewszystkiem przy nagłem przyspieszeniu podczas jazdy.

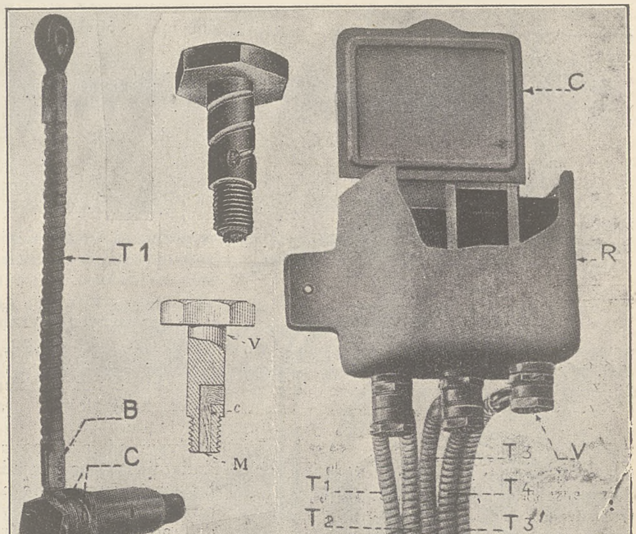


Pompka akceleracyjna „Pallas".

* * *

Znamy już kilka sposobów smarowania centralnego, które polegają na tem, że jedna wspólna pomka doprowadza olej do poszczególnych części samochodu. Ostatnio skonstruowano oraz wypuszczono na rynek nowy przyrząd do smarowania centralnego, który pracuje bez pompki. System ten zwany według swego wynalazcy systemem Meyrela, polega na tem, że olej — dzięki knotowi — spływa samoczynnie ze zbiornika do poszczególnych części. Rezerwoar instalacji przymocowany jest do deski rozdzielczej od strony silnika, ca. 40 cm powyżej podwozia. Rezerwoar zasila, zależnie od ilości części, które mają być smarowane, trzy do pięć zespołów przewodów, z których każdy zaopatruje pewną część samochodu. Na rycinie widzimy taki rezerwoar z trzema zespołami. Pierwszy zespół ma dwa przewody T1 i T2. Przewód T1 zaopatruje prawą przednią, a T2 lewą przednią część samochodu. Drugi zespół ma również dwa przewody T3 i T4, które zaopatrują znowu lewą i prawą tylną część podwozia. Trzeci zespół posiada jeden przewód i przeznaczony jest do smarowania tylnej osi i pozostałych części. Przewody te przymocowane są do rezerwoaru specjalnemi śrubkami V, które zależnie od ilości zespołów, są dłuższe lub krótsze.

Przewód TI składa się z cynkowanej elastycznej rurki stalowej. Wewnątrz jej znajduje się druga rurka niemetalowa S, której ściany nie przepuszczają oleju. W tej ostatniej mieści się knot M. Przewody posiadają na swych końcach uszka, zaopatrzone w specjalne główki do dawkowania oleju. Główki te są połączone z miejscem, które ma być smarowane. Każda główka posiada kształt cylindryczny (V), a nasada ma kształt naśrubka sześciokątnego. Główki mają różne wielkości, zależnie od ilości przewodów. W części cylindrycznej przebiega kanał c, w którym znajduje się knot. Średnica kanału c, oraz przekrój knota zależne są od wielkości danej części, która ma być smarowana. Główki do dawkowania mają 10 różnych wielkości, które ustalono doświadczalnie i tak np. dla kolanka kierowniczego stosuje się wielkość 3, dla innych części znowu inne wielkości. Całe urządzenie nie posiada żadnej ruchomej części i dlatego też działa ono bardzo sprawnie. Dalsze plusy tego przyrządu polegają na tem, że używając olejów specjalnych, szczególnie zimą, smarowanie tym przyrządem odbywa się niemniej sprawnie nawet przy — 30° C., w której to temperaturze zwykły tłuszcz krzepnie.



Przyrząd Meyrela do centralnego smarowania. Po lewej odosobniony przewód, w środku główka do dawkowania oleju, po prawej rezerwoar z przewodami

Komunikacja autobusowa w Warszawie

Przed kilku miesiącami pisał „Samochód" o kłopotach Paryża w związku ze wzmagającym się wciąż ruchem ulicznym. Zdolność przepustowa niektórych ważnych arteryj w stolicy Europy jest już wyczerpana i ruch na nich staje się niemożliwy. Korespondent paryski naszego pisma podawał wówczas projekt tunelów komunikacyjnych i wiaduktów dla ruchu pieszego, jako jedyne sposoby rozwiązania trudnej sytuacji.

Przypatrując się Warszawie, nie możemy powstrzymać się od wniosku, że i tu, nie za rok jeszcze ale może za dziesięć, narodzą się te same kłopoty. Już i teraz w niektórych punktach miasta powstają wciąż zatory, a powodują je w znacznej mierze tramwaje, to też usunięcie ich z śródmieścia zażegnałoby trudności na pewien okres czasu.

Chwytający zawsze w lot okazję, Amerykanie zwrócili uwagę na ten rodzący się kłopot stolicy. — Pewna grupa przedsiębiorców amerykańskich zwróciła się do magistratu Warszawy z propozycją uruchomienia linij autobusowych, ofiarowując się zarazem do przeprowadzenia asfaltowania ulic na trasach autobusowych. — Aczkolwiek propozycja ta jest poważna, nic jeszcze nie wiadomo, jak się do niej ustosunkują władze miejskie, które rozważać ją mają na specjalnej konferencji. (zm)

Sport samochodowy i lotniczy

Nowe samochody wyścigowe

Inż. Sander i Volkhardt budują nowy samochód rakietowy, który prawdopodobnie tej jesieni będzie ukończony, i którym zamierzają pobić rekord szybkości, osiągnięty przez Segrave'a. Próby pobicia tego rekordu mają się odbyć na torze na Florydzie. Samochód ten będzie zaopatrzony w 64 rakiety o 120 mm średnicy i ma osiągnąć szybkość ponad 400 km/godz.

Równocześnie budują Anglicy nowy rekordowy samochód, na którym znowu znany angielski rekordzista Kay Don chce pobić rekord szybkości swego ziomka Segrave'a. Samochód ten buduje firma Sunbeam, a koszty jego budowy obliczają na półtora miljona złotych.

Triumf polskiego samolotu w Ameryce

Kalifornijskie przedsiębiorstwo budowy aeroplanów White Eagle Aircraft Motor Corporation nabyło licencję na nowy typ aeroplanu, wynalazku Polaka z Cleveland B. Drozińskiego i przystąpiło już do budowy aparatu tego typu. Aeroplan systemu Drozińskiego, zaopatrzony w cztery silniki, przewozić będzie jednocześnie 40 pasażerów, dwie osoby obsługi, oraz bagaż, będzie więc prawdziwym olbrzymem powietrznym.

Najcharakterystyczniejszą cechą samolotu tego jest silnik składający się nie z 150 części lecz zaledwie z 49, bardzo prosty i praktyczny w konstrukcji, a posiadający siłę 130 KM. W kołach lotniczych wynalazek Drozińskiego wywołał wielkie zainteresowanie.

Polak próbuje pobić światowy rekord długości na awionetce

W pierwszych dniach października p. Szulczewski członek lubelskiego klubu lotniczego podejmie próbę pobicia światowego rekordu długości lotu na awionetce „Pta-pta", zaopatrzonej w 60 konny silnik Waltera. Awionetka „Pta-pta" zmontowana w fabryce „Plage-Laśkiewicz" w Lublinie zdobyła na zeszłorocznych konkursach L. O. P. P. pierwszą nagrodę szybkości.



Dnia 14 bm. rozpoczął się w Warszawie rajd samochodowy pań na przestrzeni Warszawa—Zakopane

Orlebar bije rekord światowy

W kilka dni po walce o puhar Schneidera ustanowił por. Orlebar (Anglja) na hydroplanie Supermarine Rolls-Royce 56 nowy rekord światowy, osiągając szybkość 571,9 km na godz. Rekord ten w dwa później został przez niego poprawiony o 3,057 km., tak, że obecnie wynosi on 574,9 km. na godz.

Zasłużone odznaczenie

Krzyżem ofic. legji honorowej został ostatnio odznaczony inż. konstruktor oraz właściciel znanej firmy samochodowej w Strassburgu M. Mathis za zasługi położone około rozwoju francuskiego przemysłu samochodowego



Podczas pobytu w Warszawie zwiedził sławny biegacz Paolo Nurmi (po lewej) montownię samochodów General Motors w Polsce.

Nowe rekordy w Monthlery

Hawkes oraz pani Seward pobili na torze w Monthlery na cyklekarze Morgan-Jap, 1100 cm poj. 5 rekordów, między innemi 50 km. w 18 min. 38 sek., średnia szybkość 160 km. na godz., 100 km. w 36 min. 49 sek., średnia szybkość 162 km. na godz., W jednej godzinie przebyli 163 km. czyli 101 milę.

Zgon zwycięzcy Richthofena

Angielski kapt. pil. Woodbridge, który strącił w kwietniu 1918 r. najlepszego pilota niemieckiego Richthofena, spadł podczas lotu w Persji i poniósł śmierć na miejscu.

Caproni buduje nowy samolot olbrzym

Fabryka Caproni w Medjolanie rozpoczęła budowę dwupłatowca-olbrzyma z metalu, który zaopatrzony będzie w sześć silników, każdy po 1 000 KM. Samolot ten będzie użyty do rajdu Rzym — Montevideo (Ameryka Poł.), i będzie mógł pomieścić 18 pasażerów. Przypuszczalnie będzie on gotów przed początkiem maja przyszłego roku.

Rozwój lotnictwa w Stanach Zjednoczonych

Departament Handlu podaje, że w roku 1929 przeszło 6 tysięcy nowych samolotów otrzyma licencje. W ciągu ostatniego czasu lotnictwo Stanów Zjednoczonych wzrastało przeciętnie o 119 licencyj samolotowych tygodniowo. Tak samo w ostatnim czasie tygodniowo egzamin lotniczy składało 80 pilotów i 62 mechaników. Ogólna liczba studentów, przygotowujących się do zawodu lotniczego wynosi 200 tysięcy ludzi.

Projekt budowy nowego olbrzymiego sterowca

Departament marynarki Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej przygotowuje obecnie plany do budowy nowego sterowca, który ma swojemi wymiarami dwukrotnie przewyższyć statek „Hr. Zeppelin". Podobno budowa tego olbrzyma ma być ukończona w ciągu bieżącego roku. Dotychczas największym balonem amerykańskiej marynarki był „Los Angelos" o pojemności 2 miljony 600 tysięcy stóp kubicznych (pojemność Hr. Zeppelina wynosi 3 miljony 700 tysięcy stóp³).

Wielka nagroda Monzy

W niedzielę, dnia 15 bm. odbyły się wyścigi samochodowe na torze w Monzy koło Medjolanu, zorganizowane przez włoski Automobilklub. Każdy z 3 kategoryj wozów (do 1500 ccm, od 1500 ccm do 3 litrów i ponad 3 litry) musiał przebyć 22 okrążenia po 4,5 km. czyli 99 klm. Wyścigi podzielono na 3 biegi eliminacyjne, a zwycięzcy w tych biegach zakwalifikowali się do finału.

Najzaciętsza walka rozegrała się między teamem francuskim i włoskim, zaciętymi i długoletnimi rywalami. Włosi, którzy liczyli na pewne zwycięstwo w puharze Schneidera, a które im się tego roku wymknęło, postawili wszystko na kartę, byle tylko zdobyć „Wielką Nagrodę Monzy", rehabilitując temsamem przemysł włoski.

W wyścigach samochodowych o nagrodę Monzy brali udział przedstawiciele Włoch, Francji, Niemiec i po raz pierwszy Stanów Zjednoczonych (na Packard Cable Special). Zwyciężył znany włoski automobilista Varzi na samochodzie Alfa-Romeo, zdobywając tytuł mistrza samochodowego Włoch.

Najlepsze czasy osiągnięte w kategorji 3 500 ccm na trasie 99 klm są następujące: Varzi (Alfa-Romeo) 31 minut 38 sek., czyli 187,77 klm/g., drugi Brilli Peri (Alfa-Romeo) 32,29 min., czyli 182,86 klm/g.

Polak zwycięża na Semmeringu

W czasie niedzielnych wyścigów samochodowych na Semmeringu uzyskał najlepszy czas w kategorji samochodów turystycznych Ludomir hr. Cieński ze Lwowa na Austro-Daimlerze. Czas jego wynosił 8,01,94, czyli 74,695 klm/g. Na ogólną ilość dwu puharów zdobył on jeden. Stuck na Austro-Daimlerze zdobył nowy rekord, osiągając 92 km/godz. i pierwszą nagrodę.

Rajd samochodowy pań

W sobotę, dnia 14. bm. rozpoczął się rajd samochodowy pań, zorganizowany przez Automobilklub Polski. Start nastąpił z Warszawy o godzinie 7-mej rano. Na starcie znajdowało się 9 samochodów, w tym jeden poza konkursem. Kierownictwo rajdu objął pułk. Grabowski i wicekomandor Bitschan. Trasa pierwszego etapu wynosiła 405 klm i prowadziła najkrótszą drogą do Zakopanego.

Z uczestniczek rajdu przybyły do Zakopanego tego samego dnia w godzinach wieczornych, mając po jednym punkcie dodatnim pp. Marjańska (Delage), Koźmianowa (Austro-Daimler), Zahradnik (Skoda), Podhoreńska (Citroen), Gawłowa (Citroen), Gebethnerowa (Steyer), Regulska (Fiat), Paprocka (Ż-K.).

W niedzielę o godzinie 6-tej rano nastąpił z rynku w Zakopanem start do drugiego etapu, wybitnie górskiego, długości 319 klm, przez Nowy Sącz, Limanową, Żywiec, Bielsko do Wisły. W tym etapie odbyła się próba jazdy górskiej na odcinku Nowy Sącz — Limanowa. Trzeci etap rajdu prowadził z Wisły wprost do Warszawy. W ogólnej klasyfikacji przyznano pierwszą nagrodę p. Koźmianowej, drugą p. Marjańskiej, a trzecią p. Podhoreńskiej. Nagrodę prezesa komisji sportowej p. J. Regulskiego otrzymała za najlepszy czas próby płaskiej p. Koźmianowa.

Pożar w „Samolocie"



W ubiegłym tygodniu spłonęła fabryka samolotów „Samolot" w Ławicy koło Poznania.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Nowy tydzień chodzenia

Komisarz rządu zorganizuje w październiku drugi tydzień chodzenia. Okazuje się, że po pierwszym tygodniu nie wszyscy jeszcze nauczyli się chodzić, czego dowodem jest, że codziennie kronika wypadków przynosi wiadomości o przejechaniu przechodniów. Większość wypadków, jak to zresztą konstatują protokóły, następuje nie z winy szoferów, lecz przechodniów. To ostatnie stwierdzenie jest bardzo doniosłe, gdyż wreszcie opinja urzędowa potwierdza to, co zawsześmy twierdzili, a co nie trafia nigdy do przekonania sferom nieautomobilowym.

Szybkościomierze w autobusach

W związku z nowemi przepisami o autobusach, ogłoszonemi przez ministra robót publicznych w „Dzienniku Ustaw", komisarjat rządu polecił wszystkim właścicielom autobusów prywatnych, łączących Warszawę z prowincją, aby się zaopatrzyli w specjalne aparaty do mierzenia i notowania szybkości wozów. W aparacie takim na taśmie, poruszanej mechanizmem zegarowym, uwidoczniają się wszelkie wahania szybkości autobusów. Jak wiadomo, autobusy mają obecnie wyznaczoną maksymalną szybkość, właściciel autobusu, jak również szofer, będą odpowiadać administracyjnie. Szybkomierze kontrolowane będą co tydzień przez specjalnie delegowanych urzędników. Próbną inowację wprowadza województwo warszawskie w stosunku do autobusów, zarejestrowanych w tem województwie.

Plan regulacyjny Warszawy

Prace nad nowym planem regulacyjnym stolicy są na ukończeniu. Przewiduje on rozwój stolicy na lat kilkadziesiąt i uwzględnia tworzenie się nowych dzielnic. Mieści się w granicach wielkiej Warszawy, strefa jednak wpływów miasta przewidziana jest w nim większa. Obejmuje ona pas w promieniu od 10 do 15 km. od Warszawy.

Na terenie tym budować będzie można tylko za zgodą magistratu w przewidywaniu, że w przyszłości obszary te pochłonięte będą przez stale rosnącą stolicę.

Przeciw trąbieniu

Wkrótce mają być wydane przepisy, normujące sygnalizację samochodową. Wszystkie trąbki mają być strojone w określonej tonacji i tworzyć trójdźwięk. W godzinach od 11 w nocy do 7 rano trąbienie ma być dopuszczone tylko w wyjątkowych wypadkach.

Komisarjat rządu opracowuje tabelę kar za wykroczenia szoferów. Tabela obowiązywać będzie policję.

Prawa jazdy

Komisarjat rządu m. stoł. Warszawy wydał w ciągu sierpnia 360 nowych praw jazdy (z tego 12 kobietom), w tej liczbie 320 na samochody, z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 2 na wszystkie wozy, tj. prywatne i publiczne, 16 na samochody i motocykle, z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 21 na same motocykle i 1 na wszystkie pojazdy bez wyjątku.

Od stycznia rb. tj. w ciągu pierwszych 8 miesięcy rb., wydano ogółem 3,407 nowych praw jazdy, wogóle zaś komisarjat rządu wydał do 1 września 19,962 prawa jazdy.

O jednolity typ taksówki

(wj) Pewne konsorcjum zagraniczne złożyło w Związku właścicieli dorożek samochodowych propozycję zorganizowania dostawy dorożek jednego, zgóry ustalonego typu. Związek postanowił również zainteresować tą sprawą miejscowych fabrykantów karoseryj i po ustaleniu typu podwozia, mają być podjęte pertraktacje konkretne co do warunków szybkiego wprowadzenia pożądanej zmiany.

Nowa szosa podmiejska

(wj) W pierwszych dniach września nastąpi ukończenie budowania przez sejmik warszawski nowej ulepszonej szosy z kostki kwarcytowej, wykonanej w tym roku na odcinku od Wólki Rzeżeńskiej do wsi Błoto z odnogą do Falenicy na przestrzeni przeszło 6 klm. W roku ubiegłym wykonano tę szosę na odcinku od granic Wielkiej Warszawy do Wólki Rzeżeńskiej na przestrzeni 5 klm.

Na rok przyszły pozostanie odcinek od wsi Błoto do Karczewia z ewentualną odnogą do Otwocka.

Mosty pod stolicą

(wj) W trosce o lepszy stan dróg i bezpieczeństwo ruchu kołowego sejmik warszawski dokona w roku bieżącym przebudowy 10 mostów tymczasowych na ważniejszych szosach na stałe mosty żelbetonowe. Dotychczas dokonano przebudowy 6 mostów; reszta wybudowana będzie w najkrótszym czasie.

Policja drogowa

(m) W województwie warszawskiem wprowadzono przed rokiem niespełna policję drogową na motocyklach, której zadaniem jest dbanie o porządek ruchu na szosach. Dotąd funkcjonowały 3 motocykle, obsługiwane na zmianę przez 7 policjantów. Obecnie liczba motocykli i policjantów ma być podwojona, lecz i to przypuszczalnie nie będzie liczba dostateczna.

Autobusy

(m) W związku ze spodziewanem nadejściem nowej serji autobusów miejskich z fabryki w Lublinie, zamierzone jest wprowadzenie linji pomocniczej dla dotychczasowej A. Byłaby to linja A-bis, której trasa byłaby następująca: plac Zamkowy, Senatorska, plac Teatralny, Małachowskiego, Jasna, Bracka, plac Trzech Krzyży, Mokotowska, plac Zbawiciela. Rozkład jazdy na tej linji byłby uzgodniony z rozkładem jazdy autobusowej na linji A.

Z KRAJU

Rozwój komunikacji autobusowej

(śj) Gmina Chropaczów przystąpiła do Związku Celowego Gmin Województwa Śląskiego dla ruchu autobusowego z udziałem 10 tys. zł. Przez Chropaczów projektowana jest linja autobusowa: Katowice — Królewska Huta — Piaśniki — Lipiny — Chropaczów — Łagiewniki — Granica i z powrotem. W ten sposób Łagiewniki — Chropaczów i Lipiny, które nie posiadają komunikacji kolejowej, otrzymają szybkie połączenie z Królewską Hutą i z Katowicami.

Asfaltowana szosa Łódź — Pabjanice

(kj) Starostwo łódzkie zawarło umowę z poważnem zagranicznem przedsiębiorstwem asfaltowem w sprawie wyasfaltowania szosy Łódź — Pabjanice. Narazie wyasfaltowany będzie odcinek długości 3 kilometrów i o ile asfalt okaże się twardym, reszta szosy zostanie również wylana asfaltem.

212 linij autobusowych w Polsce

(kj) Komunikacja autobusowa w Polsce rozwija się w niebywale szybkiem tempie. Według danych Ministerstwa Robót Publicznych, liczba linij autobusowych w 1927 r. wyniosła 984, a w r. 1928 sieć linij międzymiastowych wzrosła do 2 041.

W roku bieżącym cyfra ta znacznie powiększyła się. Na wszystkich linjach kursowało 2 121 autobusów, stanowiących własność 1 717 przedsiębiorstw. Z międzymiastowej komunikacji 138 750 osób, przyczem autobusy przebyły 285 677 kilometrów przy długości szlaków 20 281 klm.

Połączenie Świtezi z Nowogródkiem

(kj) Powiatowy zarząd drogowy w Nowogródku prowadzi budowę szosy, łączącej Świteź z Nowogródkiem. Tegoroczne roboty drogowe posunęły się tak daleko naprzód, że przewidywane jest oddanie szosy do użytku w roku przyszłym. W ten sposób perła Nowogródczyzny uzyska właściwe połączenie z Nowogródkiem, co da możność turystom łatwiejszego zwiedzania jednego z najładniejszych zakątków Polski.

LOTNICTWO

Telefony w samolotach

(wj) W departamencie aeronautyki ministerstwa spraw wojskowych czynione są próby nawiązania telefonicznej rozmowy z samolotów z miejską siecią rozmów. Komunikacja ta ma być udostępniona przez połączenie nadawczo-odbiorczych stacyj radjowych w samolotach z miejską siecią telefonów.

Obecnie prace są już daleko posunięte i w najbliższych dniach rozpoczną się oficjalne próby przy udziale czynników zainteresowanych. Komunikacja telefoniczna zostałaby wprowadzona na cywilnych linjach lotniczych. Należy nadmienić, że są to pierwsze tego rodzaju próby w Europie.

Drugi światowy kongres „Siły"

Dyrekcja kongresu donosi nam, że drugi z rzędu światowy kongres „Siły" odbędzie się w Berlinie (pierwszy odbył się w roku 1925 w Londynie) od 16—25 czerwca 1930 r. Dyrekcja kongresu mieści się w Berlinie NW. Weltkraft. Zainteresowani mogą się tamże zwrócić po informacje.

Wystawy samochodowe w r. 1930

Dyrekcja „Permanent" przesyła nam kalendarzyk wystaw samochodowych, które się odbędą w r. 1930.

W Nowym Jorku — pierwsza połowa stycznia. — Chicago — koniec stycznia, początek lutego. — Amsterdamie — 24 stycznia do 3 lutego. — Rzymie — koniec stycznia początek lutego. — Kairo — pierwsza połowa lutego. — Kopenhadze — koniec lutego początek marca. — Wiedniu — pierwsza połowa marca. — Genewie — druga połowa marca. — Paryżu — od 2 do 12 października. — Londynie — druga połowa października. — Pradze — 23 października do 2 listopada. Paryżu — od 13 do 23 listopada. — Brukseli — od 6 do 17 grudnia.

Kalendarzyk jest prowizoryczny, a daty jego mogą ulec zmianie.

25 000 dolarów za kajutę na sterowcu

Angielski sterowiec R-100 przygotowuje się do przelotu z Anglji do Kanady. Po różnych próbach i szeregu krótszych lotów, sterowiec ten stał się tak popularny, że obecnie już wpłynęło kilkaset zgłoszeń na kajuty dla przebycia oceanu. Jeden z zamożnych sportsmenów ofiaruje nawet sumę 25 000 dolarów za prawo uczestniczenia w przelocie.

O łączenie dzielnicowych systemów drogowych

„Gazeta Handlowa" zamieszcza uwagi przemysłowca p. St. Meyera, wskazujące na konieczność połączenia systemów drogowych na kresach południowo-zachodnich, t. j. na tej połaci, która łączy 3 dawne zabory.

Na tej przestrzeni przebiega pięć systemów drogowych, nie zrosniętych organicznie. Dopiero w ostatnich czasach zaczęto łączyć linje komunikacyjne przebiegające na terytorjum b. Kongresówki, Górnego Śląska i Małopolski. Dzięki staraniom woj. kieleckiego, szosa Częstochowa—Będzin została doprowadzona do bardzo dobrego stanu, prócz tego wybudowano najkrótsze połączenie między Zagłębiem Dąbrowskiem a Krakowem przez Ojców. Ponadto drogę z Katowic, Król. Huty i Mysłowic do Szczakowej, Jaworzna i Chrzanowa skrócono przez połączenie szosowe między Modrzejowem, a wsią Dąbrowa.

Zadaniem słusznej polityki drogowej jest wybudowanie takiej drogi, któraby zatarła w umysłach ludzi odrębność Śląska i Kongresówki. Trasa taka powinna przechodzić przez okolice mało zaludnione, aby można było w pierwszych latach jej istnienia rozwinąć znaczną szybkość. Tym sposobem przeprowadzona szosa przez powiat częstochowski, lubliniecki, tarnogóski, zawierciański, będziński i świętochłowicki stałaby się w przyszłości ośrodkiem nowych osiedli, pozbawionych odrębności dzielnicowych.



Podróż poślubna

W ubiegłym tygodniu odbył się w Warszawie ślub znanego artysty filmowego Zbyszka Sawana ze znaną artystką Marją Malicką. Nowożeńcy tego samego dnia wybrali się w podróż poślubną, która prowadzi przez Poznań do Niemiec, Francji i Hiszpanji. W Poznaniu młoda para zatrzymała się na dłuższy czas, by zwiedzić Powszechną Wystawę Krajową, oraz zapoznać się z wytwórniami filmowemi naszego miasta. Na rycinie obok widzimy pp. Sawanów wraz z swoją Tatrą przed hotelem „Polonia“ w Poznaniu.

Drugą niemniej ważną inwestycją jest połączenie szosowe Katowic z Sosnowcem.

Dotychczas komunikacja korzysta z istniejącej wewnętrznej śląskiej sieci dróg, wskutek czego komunikacja ta jest utrudniona przez pięć ostrych skrętów. Ułatwienie na tym odcinku komunikacji nie jest bynajmniej trudne. Należy jedynie przeciągnąć nową trasę długości zaledwie 300 mtr., wzdłuż toru kolejowego Szopienice — Sosnowiec i zwalić jedną tylko drewnianą szopę, stojącą u wylotu obecnej szosy Sosnowiec — Szopienice. Dzięki temu, ilość skrętów zostanie zredukowana do 2-ch, co wpłynie bezpośrednio na bezpieczeństwo jazdy w tym odcinku.

Ze względu na konieczność połączenia byłego zaboru pruskiego i austrjackiego, pożądane jest wybudowanie bezpośredniego połączenia Jastrzębie — Zdrój — Zebrzydowice, co skróciłoby drogę z Zagłębia Rudnickiego do Cieszyna i przyczyniłoby się do ożywienia zamierającego Cieszyna. Poważne zastrzeżenie jednak budzi system prowadzenia robót przez Wydział Robót Publicznych woj. Śląskiego, który przeciął najważniejsze arterje komunikacyjne, zamykając kilka szos. — Aby dostać się z Katowic do Wielkich Hajduk lub do Świętochłowic i dalszych okolic, trzeba nakładać drogi i objeżdżać przez Chorzów. — Zapowiadane jest również zamknięcie szosy Kobiór — Pszczyna, co zmusi mieszkańców tego miasta do dalekich i kosztownych objazdów.

Bardzo dużo do życzenia pozostawia połączenie pomiędzy Małopolską a Kieleckiem na wschód od Krakowa. Budowa szos w tej połaci, a jeszcze bardziej mostów, (po między Krakowem a Sandomierzem ani jeden most nie łączy obu województw) stanowi obszerne pole dla pracy unifikacyjnej w Polsce.

Najbardziej jednak jaskrawo uderza odłączenie od polskiej sieci drogowej Spisza i Orawy. — Droga z Czorsztyna przez Niedzicę do Kacwina urywa się na czeskiej granicy, droga zaś przez Łapsieniznę i Wyżnię do Trypsia nie ma połączenia z odległą o 2½ km drogą z Waksmunda do Białki. — Należy skierować uwagę naszych czynników miarodajnych w polityce drogowej, na konieczność wciągnięcia tej ziemi w orbitę polskiego ruchu turystycznego, dla dania jej dowodu, że polska przynależność państwowa może przynieść realne korzyści.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 25 groszy

Okazyjnie

sprzedamy samochód 4-osobowy, otwarty, marki Chevrolet, typ 1927, na nowych gumach, gotowy do jazdy, oraz samochód 4-osobowy, otwarty, marki Chevrolet, typ 1924, gotowy do jazdy. Zgłoszenia pod dw 2 185.

Samochód

Renauld okazyjnie do nabycia w bardzo dobrym stanie. Pol-Auto, Przemysłowa. od godz. 11—1. zdw 49 715

Samochód

Fiat 4-osobowy, używany, w dobrym stanie sprzedam, cena 3,000. Zgłoszenia zd 50 404

Samochód

Opel 6 osobowy w bardzo dobrym stanie sprzedam. — Grzelak, Matejki 67. zdw 49 222

Samochód

ciężarowy „Bergmann“, dobrze utrzymany, gotów do jazdy, na sprzedaż. Zgłoszenia dw

Samochód

ciężarowy 5-tonowy na kardanie i na nowych, pełnych gumach w bardzo dobrym stanie korzystnie na sprzedaż. Zgłoszenia zdw 47 765

Samochód

Opel dwuosobowy, używany, dobrze utrzymany na sprzedaż. Zgłoszenia 9—12. Garaże Polauta, Dąbrowskiego 79.

De Dion Bouton

8-cylindrowy, bardzo dobrze utrzymany, z powodu zbyt wysokiego podatku, w Gdańsku korzystnie na sprzedaż. Max Packeisen, Gdańsk, Am Werdertor.

Kupno okazyjne

samochód Austro - Daimler 6 cyl., typ. ADM. 8/38 torpedo Allwetberkarosserie w najlepszym stanie tanio na sprzedaż. Poznań, Dąbrowskiego 7, tel. 76-65 i 75-58.

Samochód

4 osobowy otwarty zamienię na motocykl z przyczepką. Nadobny, Pleszew, Krzyżowa 5. zd 50 410

Monter samochodowy

który pracował dłuższy czas samodzielnie przy montażu samochodów, poszukuje odpowiedniej posady. — Zgłoszenia do Agencji Kurjera Poznańskiego w Kościanie. n 3937

Szofer monter

z długoletnią praktyką i dobremi świadectwami poszukuje stałej posady, najchętniej w majątku. Zgłoszenia Kurjer zdw 50 202.

Szofer

kawaler, z praktyką, szuka posady prywatnej w majątku lub na wsi. Wymagania skromne. Zgłoszenia Kurjer zdw 49 654.

Szofer-służący

kawaler, lat 21, poszukuje posady od 1. 10. lub później. Oferty zdw 50 420/1.

Szofera

starszego, doświadczonego, znającego obsługę pałacową, poszukuje od 1. 10. Majętność Wielowieś, p. Pakość.

Szofer kowal

kawaler, lat 25, z dłuższą praktyką, znam także narzędzia rolnicze i traktor, poszukuje posady, miejscowość obojętna. Łaskawe zgłoszenia z podaniem warunków do [illegible] zdw 48 967.

Szofer mechanik

poszukuje posady, 7 letnia praktyka. Oferty Kurjer Poznański zdw 49 207.

Szofer-ogrodnik

z praktyką i poleceniem, poszukuje posady od 1. 10. lub później. Zgłoszenia pod adres: Korzycki, Osiek, p. Gostyczyna, pow. Ostrów Wlkp. zdw 49 205/6

Szofer

z dobremi świadectwami poszukuje posady. Oferty Kurjer Poznański zdw 49 223.

Szofer

z kaucją poszukuje posady zaraz, najchętniej na ciężarówkę. Zgłoszenia Kurjer zdw 48 506.

Szofer

z d[illegible] świadectwami poszukuje posady. — Oferty Kurjer Poznański zdw 48 696.

Szofer

z praktyką poszukuje posady zaraz. — Zgłoszenia zdw 48 249.

Szofer

z dobremi świadectwami szuka posady zaraz. Oferty zdw 47 960/1.

Szofer

służący-strzelec, lat 31, żonaty, obecnie w posadzie niewypowiedzianej, poszukuje stałej posady od 1. 10. lub później. Zgłoszenia Kurjer zd 47 832.

Szofer

starszy, doświadczony mechanik z długoletnią praktyką, solidny i trzeźwy, tylko Poznańczyk lub Pomorzanin, potrzebny zaraz do dobrego wozu ameryk. — Zgłoszenia Kurjer zdw 48 796.

Tyszkiewicz kierownikiem „Asa“

(W-za) Znany polski konstruktor samochodowy, Stefan hr. Tyszkiewicz, którego fabryka samochodów p. t. „Stetysz“ spaliła się doszczętnie tej wiosny, objął w ostatnich dniach techniczne kierownictwo zakładów mechanicznych firmy samochodowej „As“.

Komunikat
Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy

Afiljacja Pomorskiego Automobilklubu

Jak się dowiadujemy, w dniu 11 bm. zawarta została umowa afiljacyjna między Automobilklubem Polski w Warszawie i Pomorskim Automobilklubem w Bydgoszczy.

Z chwilą zawarcia tej umowy Pomorski Automobilklub wchodzi do rzędu klubów reprezentowanych przez Automobilklub Polski jako klub narodowy w Międzynarodowym Związku Klubów Automobilowych, uznanych w Paryżu, mając równocześnie zapewnione zastępstwo swych interesów zarówno w stosunku do klubów zagranicznych jak i do polskich władz centralnych.

Sukces ten osiągnięty po niespełna roku istnienia Pomorskiego Automobilklubu jest żywym dowodem pracy klubu, starającego się swym członkom nietylko ułatwić i uprzystępnić życie towarzyskie i przyczynić się do rozwoju sportu samochodowego przez urządzanie wspólnych imprez sportowych, ale i ułatwiać poszczególnym członkom jak najszersze korzystanie z posiadanych przez nich maszyn, przez wydawanie im za minimalną opłatą tryptyków, międzynarodowych świadectw drogowych i innych oficjalnych dokumentów.

Afiljacja Pomorskiego Automobilklubu z Automobilklubem Polski w Warszawie jest potężnym krokiem naprzód w dalszym rozwoju klubu i zyskiwaniu nowych członków, to też szczerze gratulując — życzymy Pomorskiemu Automobilklubowi jaknajlepszego rozwoju na przyszłość, odsyłając wszystkich zainteresowanych a dotychczas niezrzeszonych w Pomorskim Automobilklubie — do Sekretarjatu tegoż w Bydgoszczy, przy ul. Matejki nr. 10. Telefon nr. 10-12.

Komunikat
Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Poznaniu

Plenarne zebranie oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbędzie się dnia 21 września br. o godz. 20 w lokalu p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego 16.

Odpowiedzi redakcji

P. W. M. w Poznaniu. Ponieważ, jak Pan pisze, silnik zużywa bardzo dużo oliwy i dymi, przyczyny tego należy szukać w następujących miejscach:

1) Pomimo założenia nowych pierścieni, tłoki mogą być nieszczelne, bądź to przez wyrobienie się samych tłoków, bądź przez owalność cylindrów; olej, który obficie olei cylindry i tłoki, może je uszczelniać do tego stopnia, iż nie przepuszczają one mieszanki w takcie sprężania, przez co kompresja jest dobra.

Pierścienie nowo założone mogą być większe w stosunku do szerokości kanałów w których są umieszczone, przez co przy posuwaniu się tłoka w jedną lub drugą stroną pierścień porusza się w kierunku pionowym w przeciwnym od ruchu tłoka, odgrywając temsamem rolę pompki, która przepompowuje olej z dolnej części tłoka na górę w dużej ilości, co powoduje znaczne jej zużycie, a skutkiem tego dymienie. Tego rodzaju wypadki są bardzo pospolite, a błąd ten łatwo usunąć, zamieniając pierścienie na szersze, odpowiednie do kanałów tłoka.

Przyczyny tego defektu mogą być również, wyrobione panewki korbowodowe, z których olej doprowadzony pod ciśnieniem przez wiercenia w wale korbowym rozbryzguje się w dużej ilości i trafia do cylindrów. Wyrobione panewki odgrywają w tym wypadku również rolę pomp, nadmiernie pompując olej z karteru.

Radzimy więc Panu dokładnie zbadać wyżej wymienione miejsca, a jesteśmy pewni, że błąd da się łatwo usunąć. *(P.)*

P. St. Hoppe w Tucholi.

Odpowiedzieć na pytanie, który z samochodów jest najlepszy, nie można, gdyż każdy z nich ma swoje wady i zalety. Należy przy wyborze powodować się przedewszystkiem stosunkiem ceny samochodu do jego wartości konstrukcyjno-użytkowej i wziąć pod uwagę amortyzację wozu. Wszystkie trzy wymienione przez Pana samochody pod tym względem najzupełniej odpowiadają tym warunkom, jak zresztą większość wozów amerykańskich, wyrabianych seryjnie. Wozy te mają stosunkowo niską cenę, nawet wliczając duże bardzo cło oraz koszty przewozu.

Dwa pierwsze wozy są produkcją General Motors, co już daje gwarancję, iż są wykonane starannie, jak inne wyroby tej firmy. Różnica w cenie ich jest nieznaczna, gdyż drugi jest minimalnie droższy od pierwszego. Jest on natomiast więcej znany i ma już poza sobą chlubną przeszłość i wyrobioną markę na naszym rynku. Pod względem konstrukcyjnym jest on bez zarzutu zwłaszcza w silniku, który jest nadzwyczaj elastyczny i posiada doskonałą akcelerację. Firma ta buduje parę modeli różnej siły silnika, jednakże naogół jest to samochód kategorji wozów silnych. Ostatnio firma ta wypuściła nowy model słabszy, który jeszcze jest u nas mało znany.

Trzecia z wymienionych firm jest również dobra, mało co się różni od pozostałych, jednakże jest to wóz stosunkowo mniej u nas zaprowadzony od wyżej wymienionej marki. Wszystkie powyższe firmy, zwłaszcza dwie pierwsze, są reprezentowane u nas w każdym większym mieście. Łatwo może więc Pan zasięgnąć wszelkich informacyj co do ceny i warunków kupna. Sądzimy, iż najlepiej będzie, gdy się Pan zwróci do firm tych w Poznaniu, gdyż tu posiadają one swoje biura najlepiej reprezentowane.

Pytanie P. O. K. w W. Szofer nasz dostał mandat karny w sumie zł 5 za to, że zostawił samochód kryty zamknięty, na ul. św. Józefa, bez dozoru, poszedłszy na kolację. Czy policja ma prawo za to karać? Gdyby tak było, to cóż mają robić właściciele samochodów, którzy nie mają szoferów?

Odpowiedź. Prawo do wymierzania grzywny policja niewątpliwie ma. Prosimy przeczytać uwagi w artykule pod tytułem „Postój“. Nie jest to pierwsza skarga tego rodzaju i sytuacja automobilistów jest istotnie trudna. Miejmy jednak nadzieję, że przepisów paragrafu 21 nie będzie traktować się u nas zbyt drobiazgowo, lecz z tym sympatycznym liberalizmem, którym dawniej odnosiła się policja poznańska do drobnych wygód automobilistów, jeżeli one nikomu nie szkodziły. W danym razie nie radzimy sprzeciwu, bo prawnie nic Pan nie uzyska. Raczej niech Pan się zwróci z prośbą o zniesienie mandatu karnego do pana dyrektora Miejskiego Urzędu Policyjnego w Poznaniu, a jesteśmy przekonani, że mandat karny będzie zniesiony, chyba że szofer pański stanął na ulicy w sposób taki, że utrudnił ruch uliczny w sposób poważny.



PRAWO I SĄD

O kocie w worku, tudzież o kilku paragrafach kodeksu cywilnego

Przed kilkoma dniami przed redakcją naszego pisma stanął samochód, na którego widok każdemu rasowemu automobiliście aż serce rozhuśtało się z zazdrości. A tymczasem elegancki jego właściciel, pan Gucio, wcale nie był ze swej maszyny zadowolony.

— Bo proszę sobie wyobrazić, — mówił — że reprezentacja przysięgała mi na prochy wszystkich starych Fordów, że maszyna ciągnie 140, a ja jeżdżę na niej od trzech miesięcy, i raz z biedą na Pomorzu wyciągnąłem trochę ponad 120. Panie redaktorze od paragrafów, czy ja mogę żądać, aby reprezentacja maszynę tę odebrała?

— Hm, a czy przy kupnie mówił Pan, że chce Pan jeździć na wyścigi?

Prawdopodobnie pan Gucio niebardzo był zbudowany poradą, którą otrzymał, bo w danym razie wobec reprezentacji trudno było coś zrobić.

§ 459 kodeksu cywilnego powiada bowiem:

> Sprzedawca rzeczy odpowiada wobec kupującego za to, że rzeczy w chwili, gdy ryzyko przechodzi na kupującego (t. zn. przeważnie w chwili odebrania maszyny — przyp. red.) nie ma wad, któreby uchylały albo zmniejszały jej wartość albo zdatność do użytku zwyczajnego, albo takiego, jaki w umowie miano na względzie. Nieznaczne umniejszenie wartości lub zdatności nie wchodzi w rachubę.
>
> Sprzedawca odpowiada także za to, że w czasie przejścia ryzyka rzecz posiada przymioty zapewnione.

W danym wypadku sytuacja była więc jasna: jeżeli chodzi o użytek *zwyczajny*, to okoliczność, czy maszyna ciągnie w najkorzystniejszych warunkach 140 klm/godz., czy tylko 125, jest obojętna, gdyż w normalnych warunkach nie jeździ się nawet 120. Indywidualna ambicja automobilisty nie może jednak wchodzić w rachubę, jeżeli z jednej strony chodzi o maszynę użytkową, a nie wyścigową, a z drugiej strony różnica w maksymalnej chyżości przyrzeczonej, a rzeczywistej, jest praktycznie znikoma. Pan Gucio będzie więc musiał zadowolić się maszyną wprawdzie bardzo piękną, lecz ciągnącą „tylko" 120. Inaczej sprawa będzie się przedstawiała, jeżeli w kontrakcie kupna np. oznaczono wyraźnie jakieś szczególne warunki, np. cel, jakiemu maszyna ma służyć. Jeżeli np. ktoś kupuje maszynę poto, aby odbyć podróż po Francji i Hiszpanji, jako korespondent prasowy, i kupuje samochód tani, lecz z zapewnieniem, że maszyna bierze każdą pochyłość, i jeżeli później okaże się, że motor zdycha już na średnio stromych odcinkach szosy, to w takim wypadku zachodzi niewątpliwy brak „zapewnionego przymiotu", i sprzedawca musi za brak ten odpowiadać. W jakiej formie, o tem poniżej.

Jeszcze ostrzejsze są sankcje ustawowe, jeżeli chodzi o zamilczenie wad, o których sprzedawca wie. Są to wypadki dość częste przy transakcjach samochodami używanemi, gdzie n. p.: sprzedawca, oddając maszynę odnowioną gruntownie po cięższym karambolu, sprzedaje samochód jako używany wprawdzie, lecz „w dobrym stanie". Sprzedawca ponosi w takim razie bardzo ciężkie ryzyko późniejszych ew. odszkodowań, i to nawet w wypadku, jeżeli kupujący lekkomyślnie maszyny przy kupnie nie obejrzał. Są to interesy bardzo ryzykowne, powodujące conajmniej długotrwałe i kosztowne procesy, tak, że lepiej już powiedzieć odrazu, w czem rzecz, i utracić paręset złotych na cenie, niż dopłacić później kilkakrotnie więcej.

Znany jest n. p. fakt z przed paru laty, że jedna z poważniejszych i obecnie bardzo rozpowszechnionych marek samochodowych miała wadę, prawdopodobnie tylko montażową, w oliwieniu. Oliwienie wału korbowego odbywało się przy pomocy przewodów, idących wzdłuż wału spiralnie, przyczem spirala miała iść w sensie obrotu wału, wciskając oliwę siłą bezwładu własnego przy obrocie wału. Tymczasem zdarzało się, że poszczególne kawałki przewodu montowano w sensie przeciwnym. Rezultat: niedostateczny dopływ oliwy i ciągłe wytapianie się panewek. Sytuacja sprzedawcy takich maszyn była bardzo trudna. Póki o wadzie tej nie wiedział, póty odpowiadał tylko za usunięcie wady i ew. koszty, z chwilą jednak, gdy o tem się dowiedział, a mimo to maszyny sprzedawał, zamilczając o wadzie tej podstępnie, odpowiadał nietylko za to, lecz także z czynu niedozwolonego, a więc także za wszelką rzeczywistą szkodę, którą n. p. klient jego poniósłby w zarobkowaniu wskutek tego, że n. p. pozostał gdzieś na szosie (§ 463). Czy w danym razie ktoś taką kwestję poniósł, niewiadomo, temwięcej, że zasada: „gdzie miałeś oczy?" przy kupnie samochodu obowiązuje tak samo, jak przy każdej innej transakcji handlowej, i niedość staranne obejrzenie maszyny przy kupnie wyklucza późniejsze pretensje, chyba, że sprzedającemu można uczynić zarzut podstępnego zamilczenia wady, i co trudniejsze, zarzut ten się udowodni. A ciężar dowodu, to w procesie pół przegranej.

Jeżeli kupuje się samochód z wadą, o której się wie, lecz której doniosłości w praktycznym użytku trudno odrazu ocenić, kupujący winien sobie wobec sprzedawcy zastrzec wszelkie prawa z tego tytułu. W tym tylko razie ma pewne możliwości, które daje mu prawo, a więc roszczenie o przemianę albo o umniejszenie.

W każdym razie o spostrzeżonej wadzie należy reprezentacji donieść, a takt wymaga, aby uczynić to niezwłocznie. Nie można podnosić już żadnych pretensyj, jeżeli od chwili faktycznego odbioru maszyny upłynęło 6 miesięcy. Z drugiej strony jednak stosowana tu i owdzie klauzula kontraktu, iż „kupujący potwierdza, że przyjął maszynę bez zastrzeżeń, stwierdziwszy brak wad" jest bezskuteczna, jeżeli później wada taka się okaże.

Jeżeli kupujący zawiadomił reprezentację, że samochód posiada wadę, reprezentacja może wyznaczyć mu czasokres do oświadczenia się, czy żąda przemiany, t. zn. czy odstępuje od umowy, i zwraca maszynę za zwrotem wpłaconych pieniędzy, oraz kosztów umowy. Jeżeli do upływu tego czasokresu automobilista nie złoży oświadczenia, nie może już żądać przemiany. Może natomiast żądać umniejszenia ceny kupna, którą należy „obniżyć w takim stosunku, w jakim w czasie sprzedaży wartość rzeczy w stanie wolnym od wad pozostawałaby do wartości rzeczywistej" (§ 472 k. c.) Jest to oczywiście ustalenie dość trudne, do którego trzeba będzie powołać rzeczoznawców. W interesie obu stron należałoby w takich wypadkach poradzić, by nie uciekały się odrazu do sądu, lecz drogą orzeczenia sądu polubownego ustaliły umniejszenie, przy pomocy rzeczoznawców. Orzeczenie takiego sądu może n. b. stać się, jak wiadomo, takim samym tytułem wykonawczym, jak n. p. prawomocny wyrok, przy przestrzeganiu pewnych formalności. (§ 1039 procedury cywilnej: orzeczenie z podpisami sędziów winno być doręczone stronom w wypisie, także podpisanym, i złożone następnie wraz z dokumentem doręczenia w sądzie, który byłby właściwym dla sporu samego).

Brak „zapewnionego przymiotu" traktuje się nieco inaczej, lecz o tem innym razem.

(pz)

Postoje

Dochodzą nas z miasta wiadomości, że po bezkarnym okresie „Tygodnia nauki chodzenia po ulicy" nasze władze policyjne tem energiczniej wzięły się do tępienia wszelkiego rodzaju wykroczeń przeciwko przepisom porządkowym na ulicach. Jest to inicjatywa niewątpliwie chwalebna, i należy ją ze wszech miar popierać.

Poparciem takiem będzie niezawodnie także zwrócenie uwagi na pewne sposoby tej procedury policyjnej, które są albo nie celowe, albo których sposób traktowania otwiera drogę do zbyt szerokiego „swobodnego uznania" urzędnika policyjnego, a temsamem do samowoli.

Nasze przepisy o ruchu ulicznym w mieście stołecznem Poznaniu z dnia 23 kwietnia 1929 r. zawierają między innemi dwa paragrafy, co do meritum których nie może być wprawdzie żadnych wątpliwości, ale przy których praktycznem wykonaniu trudności muszą się nastręczać same przez się. Są to paragrafy 8 i 21.

Jak wiadomo paragraf 8 zakazuje postoju wszelkich pojazdów w czasie od godziny 10 do 20 na ul. Nowej, placu Wolności, Fr. Ratajczaka na odcinku Bibljoteki Uniwersyteckiej, 27. Grudnia, na Gwarnej i na Fredry, aż do Wałów Jana III, oraz Półwiejskiej. Zatrzymywanie pojazdów w tych miejscach może trwać tylko tak długo, jak wymaga wysiadanie i wsiadanie.

Przepisy tego rodzaju są na to, aby ich przestrzegać, gdyż są rzeczywiście potrzebne. Że na ul. Półwiejskiej nikt nie staje, jest rzeczą nader zrozumiałą, jednak nie było dnia, żeby np. przed kawiarnią Dobskiego o godzinie 6-tej lub 1-szej wieczorem nie stało kilka conajmniej samochodów, i to przeważnie obcych. Sądzimy, że sprawy te należałoby traktować rygorystycznie, zapewniwszy się jednak przedtem, że zakaz postoju na tych ulicach jest znany nawet obcym, co możnaby osiągnąć przez wywieszenie odpowiednich tablic lub znaków, lub też przez specjalny patrol.

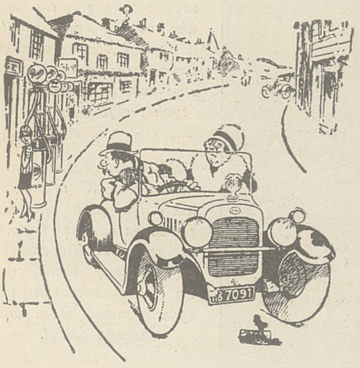
Trudniej przedstawia się sprawa z paragrafem 21. Paragraf ten powiada, że *dłuższy* postój pojazdów dozwolony jest na ulicach oznaczonych odpowiedniemi znakami. Sposób postoju określają odpowiednie znaki.

Miejsce dłuższych postojów oznacza okrągła tarcza z literą P. Niestety miejsc takich jest w Poznaniu bardzo mało, a wyraźnie uwidocznione jako parking, są tylko dwa, i to przy zbiegu ul. Półwiejskiej i Górnej Wildy i przy Al. Reymonta. Dopiero trzeba wziąć się za odnośne rozporządzenie, ażeby dowiedzieć się, że place parkowe wyznaczono także przy placu Prezydenta Drwęskiego, przy ulicy Kościelnej, przy Wałach Jana III, przy ul. Kantaka, przy placu Wolności, koło Komendy Policji i przy hotelu Rzymskim na Alejach Marcinkowskiego. Natomiast na innych ulicach władze policyjne zaczynają, jak się zdaje, „dłuższe" postoje tępić dość energicznie. Mieliśmy w tej sprawie już kilka zapytań, z których wynikało, że na tem tle mogą powstać poważne wątpliwości. Przedewszystkiem: co oznacza dłuższy postój? Postój z zamkniętym motorem przez 10 minut? Godzinę? Pół dnia? Określenie jakiegoś minimum jest tu niewątpliwie konieczne. W Ameryce uznano za krytyczny okres 20 minut, po upływie których funkcjonarjusz porządku publicznego najpierw robi znak kredą na oponie samochodu. Po upływie dalszych 20 minut notuje go do kary, robiąc zarazem krzyż na kole. Automobilista przynajmniej wie wówczas odrazu, że obserwowano go, i nie będzie zaskoczony mandatem karnym.

Uważamy szczegółowsze uregulowanie tej sprawy za bezwzględnie konieczne, gdyż przez ujęcia jej takie, jak dotychczas, otwiera się samowoli najniższych urzędników policyjnych drzwi i okna.

(pz)

HUMOR



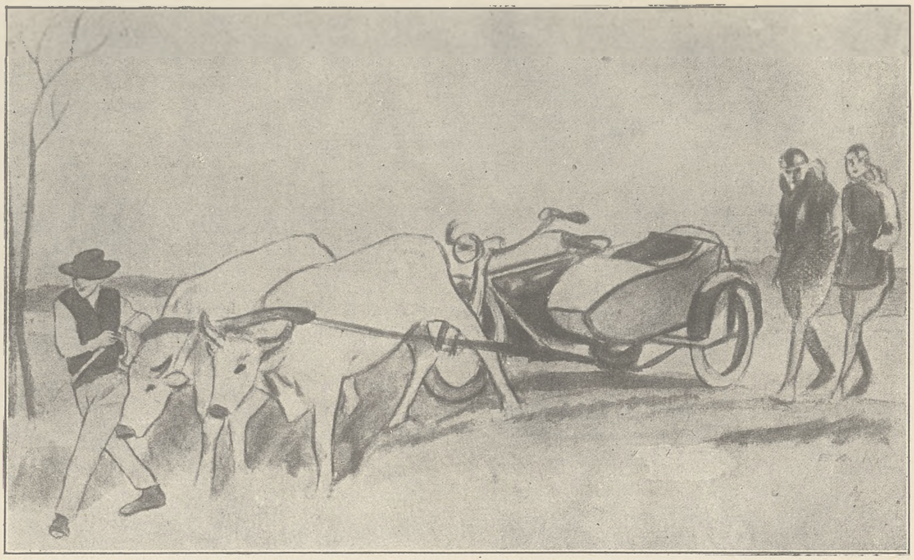
Żona: Nie oglądaj się za s-t-a-c-j-ą, patrz raczej na jezdnię, a dalsze usłyszysz w domu.

* * *

— Co to jest autosugestja?

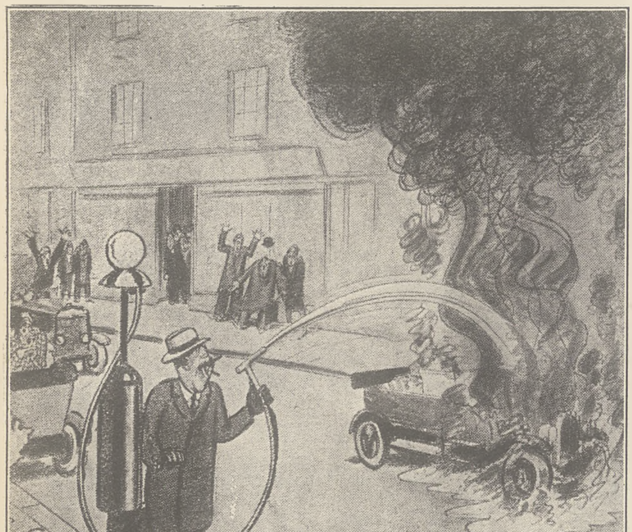
— Jest to choroba, na którą zapadają ci, którzy sobie wmawiają, że posiadają auto!

Pomocniczy silnik owsiany



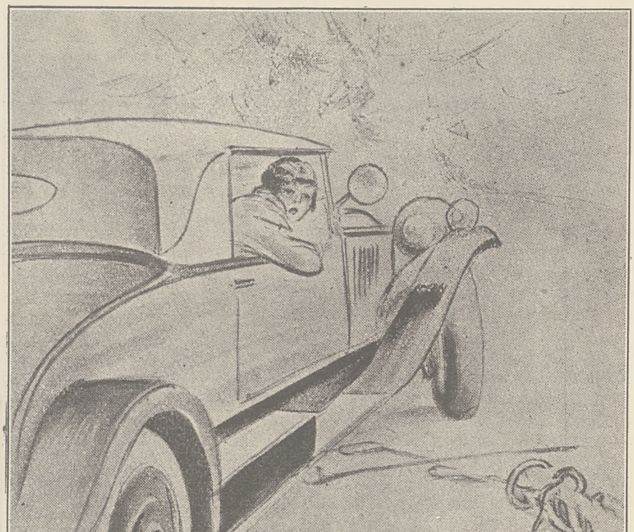
I życie motocyklisty miewa ciemne momenty.

Fatalna pomyłka



Nie utożsamiaj stacji benzynowej z hydrantem.

Ma powodzenie



...jeszcze jeden adorator u mych stóp!

Rozmaitości ze świata



Ciężka katastrofa samochodowa miała niedawno miejsce w Paryżu w lesie Vincennes. Autobus, zderzywszy się z samochodem osobowym wjechał na chodnik, i uderzył z taką siłą o drzewo, że się przewrócił. Wypadek ten nie obył się bez ofiar; z pasażerów zostało kilku zabitych i ciężko rannych.

*

Tablice ostrzegawcze dla kierowców. W miasteczkach Holandji spotyka się coraz częściej tablice ostrzegawcze, które zwracają uwagę kierowców na niebezpieczeństwa, spowodowane przez nieuwagę dzieci.

*

W stolicy Łotwy Rydze pełnią obsługę autobusów kobiety. Nowość ma prawdopodobnie na celu ożywienia ruchu obcokrajowców. Na rycinie dolnej prawej widzimy taką konduktorkę obsługującą autobus





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195.— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 12.